

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Posouzení dopravní koncepce  
Svazku obcí údolí Desné

Martin Winkler

Bakalářská práce

2014

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Winkler**  
Osobní číslo: **D11636**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Posouzení dopravní koncepce Svazku obcí údolí Desné**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Historický vývoj dopravy v údolí Desné
2. Nový koncept obslužnosti obcí údolí Desné
3. Posouzení návrhu nového konceptu dopravní obslužnosti

Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4  
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:

MOJŽÍŠ, V., M. GRAJA a P. VANČURA. Integrované dopravní systémy. Praha: powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5.  
VONKA, J., P. DRDLA, L. BÍNA, J. ŠIROKÝ. Osobní doprava, skripta DFJP Univerzity Pardubice, Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-320-7.  
ŠIROKÝ, Jaromír et al. Technologie dopravy. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2011. ISBN 978-80-86530-78-9  
TRASA, spol. s r. o. KČT. Hrubý Jeseník: Soubor turistických map. [1:50 000]. Praha: TRASA, spol. s r. o. KČT, 1999. ISBN 80-85999-33-1.  
DRDLA, Pavel. Osobní doprava, studijní opora, Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-593-9

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
Katedra technologie a řízení dopravy  
Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2013  
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. května 2014

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený zisk na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 4. 5. 2014

Martin Winkler

## **PODĚKOVÁNÍ**

Tímto děkuji vedoucímu bakalářské práce, doc. Ing. Pavlu Drdlovi, Ph.D., za pomoc a vedení při vzniku bakalářské práce a také všem blízkým, kteří mě podporovali ve studiu.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá posouzením dopravní koncepce v oblasti Olomouckého kraje, kterou vymezuje Svazek obcí údolí Desné. Posuzuje současné vedení linek železniční a veřejné linkové osobní dopravy a navrhuje řešení v podobě dvou variant. Ty potom představují nové přestupní terminály, nové trasování linek veřejné linkové dopravy a použití vhodných dopravních prostředků. Důraz je kladen zejména na propojení různých druhů veřejné dopravy a jejího fungování jako celku.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

dopravní obslužnost, terminál, integrovaný dopravní systém, koordinátor, periodický jízdní řád

## **TITLE**

The Assessment of Transport Services of the Union of Communities of the Desná River Valley

## **ANNOTATION**

The thesis deals with the assessment of public transport services of the Union of Communities of the Desná River Valley in the Olomouc Region. It evaluates the current routing of the railway and public transport lines, and proposes a solution in the form of two alternatives. Those are presented by new transfer terminals, new routing of the public transport lines and the use of appropriate means of transport. Great emphasis is placed on linking various means of public transport and functioning of such system as a whole.

## **KEYWORDS**

transport service, terminal, integrated transport system, coordinator, periodic timetable

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	9
SEZNAM TABULEK .....	10
SEZNAM ZKRATEK .....	11
ÚVOD .....	12
1 HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY V ÚDOLÍ DESNÉ.....	13
1.1 Sídla.....	14
1.2 Infrastruktura.....	20
1.3 Železniční doprava .....	23
1.4 Veřejná linková osobní doprava.....	25
1.4.1 Dálková linková osobní doprava .....	26
1.4.2 Regionální linková osobní doprava .....	27
1.5 IDSOK.....	29
2 NOVÝ KONCEPT OBSLUŽNOSTI OBCÍ ÚDOLÍ DESNÉ .....	34
2.1 Varianta A .....	34
2.1.1 Přestupní terminály .....	35
2.1.2 Popis linek.....	36
2.1.3 Dopravní prostředky .....	38
2.2 Varianta B .....	41
2.2.1 Přestupní terminály .....	42
2.2.2 Popis linek.....	42
2.2.3 Dopravní prostředky .....	43

3	POSOUZENÍ NÁVRHU NOVÉHO KONCEPTU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	44
3.1	Srovnání nového konceptu se současným stavem .....	44
3.2	Srovnání nového konceptu s podobnou oblastí v ČR .....	56
3.3	Doporučení vhodné varianty .....	57
	ZÁVĚR .....	59
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	60
	SEZNAM PŘÍLOH.....	62



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Šumperk .....	13
Obrázek 2 ŽST Šumperk .....	15
Obrázek 3 Šumperk - zastávky MHD.....	16
Obrázek 4 Schéma linek MHD Šumperk .....	16
Obrázek 5 Mapa údolí Desné.....	19
Obrázek 6 Rekonstruované nástupiště v ŽST Velké Losiny .....	20
Obrázek 7 Přeložka silnic I/11 a I/44.....	26
Obrázek 8 Zóny IDSOK v okrese Šumperk .....	30
Obrázek 9 Motorová jednotka Desiro VT642 .....	38
Obrázek 10 Motorová jednotka ř. 844 RegioShark .....	39
Obrázek 11 Autobus SOR pro příměstskou dopravu.....	40
Obrázek 12 Malý autobus SOR typu BN.....	41
Obrázek 13 Zastávka Petrov nad Desnou, rozc. k žel. st. ....	46
Obrázek 14 Zastávka Petrov nad Desnou, u konečné žel. st. ....	47
Obrázek 15 Nevyužitý prostor před ŽST Velké Losiny .....	48
Obrázek 16 Zastávka Velké Losiny, hotel Praděd.....	49
Obrázek 17 Ski areál Kouty.....	50
Obrázek 18 ŽST Kouty nad Desnou.....	51
Obrázek 19 Motorový vůz ř. 810.....	52
Obrázek 20 Motorová jednotka ř. 814 Regionova.....	53
Obrázek 21 Autobus Karosa C954 .....	54

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Intenzita dopravy na silnicích I/11 a I/44 .....	21
Tabulka 2 Dálkové linky osobní dopravy .....	27
Tabulka 3 Regionální linky osobní dopravy .....	29

## **SEZNAM ZKRATEK**

IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KIDSOK	organizátor IDSOK, p. o.
KORDIS JMK	organizátor IDS JMK, a. s.
MHD	městská hromadná doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ŽD	Železnice Desná
ŽST	železniční stanice

## ÚVOD

Dopravní obslužnost v mikroregionu Desná, jak je tato severní část Olomouckého kraje označována, si zaslouží určitou pozornost. Jedná se o oblast především turisticky významnou, a proto zde musí hrát veřejná osobní doprava svou roli.

Není vždy jednoduchým úkolem stanovit obslužnost území. Je nutné brát v úvahu přepravní proudy a potřeby obyvatel dané oblasti, které jsou vždy různorodé. Od dojíždění do zaměstnání, do škol, na úřady, či za sportem, kulturou a také za poznáním. Všem těmto potřebám by měla odpovídat kvalita veřejné dopravy. A právě zde by měla začínat nejen myšlenka správného začlenění veřejné dopravy do života obyvatel. Vymyslet a dále podporovat systém dopravy, který bude vyhovovat, co největšímu počtu cestujících, kteří ji již využívají, ale i těm, kteří by ji za jiných okolností nepoužili. (1)

Cílem této práce je seznámit s historickým vývojem dopravy v údolí Desné, popsat změny v organizování veřejné dopravy po vzniku Svazku obcí údolí Desné, kdy se místní samospráva začala starat o první železniční trať ve svém vlastnictví, provést analýzu současných přestupních míst, vedení jednotlivých linek zejména veřejné linkové dopravy a navrhnout nové varianty řešení přestupních terminálů, vedení linek a nasazení vhodných dopravních prostředků. Nutné je i srovnání navrhovaných variant s podobnou oblastí v České republice.

Tato bakalářská práce vznikla v rámci řešení projektu „Podpora stáží a odborných aktivit při inovaci oblasti terciárního vzdělávání na DFJP a FEI Univerzity Pardubice, reg. č.: CZ.1.07/2.4.00/17.0107“, v týmu Dopravní obslužnost území.

# 1 HISTORICKÝ VÝVOJ DOPRAVY V ÚDOLÍ DESNÉ

Oblast na obrázku 1, která spadá do podhůří Hrubého Jeseníku, je vymezena údolímí řek Desné, Merty a Losinky a končí v okresním městě Šumperku, které je právem označované jako „brána Jeseníků“. (2)



**Obrázek 1 Šumperk**

**Zdroj: autor**

Až do roku 1871, než byla postavena první železnice, byla uskutečňována veškerá přeprava osob a zboží pomocí formanských vozů. Pokud byla nutná přeprava zboží na větší vzdálenosti, byla prováděna takto až do Zábřehu, kde byla železniční stanice (ŽST) postavena při výstavbě železnice z Olomouce do Prahy již v roce 1845, a odtud dále již vlakem. Silnice existovaly v podobě vymezených nezpevněných úseků, které byly špatně sjízdné z důvodu dešťů nebo v zimním období sněhu. I to bylo hlavním důvodem pro záměr vybudování železnice bratry Kleiny, kteří vlastnili železářny v Sobotíně

a předpokládali po zahájení provozu přepravu výrobků po železnici. Dne 1. října 1871 byl zahájen provoz na trati Zábřeh na Moravě – Šumperk – Sobotín. Úsek Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou byl zprovozněn 4. listopadu 1904, a to hlavně z důvodu potřeby přepravy dřeva ze svahů Jeseníků. V okolí Koutů nad Desnou byly v provozu také lesní železnice, kterými se sváželo dřevo z místa těžby na místní pilu. (3)

## 1.1 Sídla

**Šumperk** se stal v době svého vzniku ve 13. století důležitým centrem oblasti především z důvodu textilního průmyslu a těžby drahých kovů. V současnosti má 26870 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) a je správním centrem okresu, své pobočky zde mají úřady Olomouckého kraje, pod který také spadá celá popisovaná oblast (4).

Má jednu ŽST, která byla v letech 2008 – 2010 zrekonstruována. Postavena zde byla tři mimoúrovňová nástupiště s centrálním přechodem a provedena byla také elektrifikace. Rekonstruované kolejiště ŽST Šumperk představuje obrázek 2. Tato stavba byla součástí rekonstrukce dráhy celostátní Zábřeh na Moravě – Šumperk. Byla tak umožněna přímá jízda vlaků elektrické trakce z krajského města Olomouce. Přínosem je tedy zkrácení jízdních dob vlaků a dále zavedení přímých vlaků z Brna přes Olomouc do Šumperka, kde je tradičně silný přepravní proud. Došlo k vybudování vizuálního informačního zařízení v podobě světelných panelů, zvýšení traťové rychlosti až na  $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  a také k rekonstrukci traťových a staničních zabezpečovacích zařízení. Byla provedena také úprava kategorie nebo vybudování nových přejezdových zabezpečovacích zařízení. (5) To vše přispěje k větší bezpečnosti cestujících a v případě nových přejezdových zabezpečovacích zařízení také k bezpečnosti účastníku silničního provozu. Slabou stránkou je však i nadále fakt, že celá tato trať je jednokolejná. To tvoří úzké hrdlo v podobě přenášení zpoždění na jiné vlaky, případně při vzniku mimořádností a i po přestavbě je kapacita dopravní cesty v přepravních špičkách vyčerpána. Mimo této výše popsané celostátní dráhy jsou do Šumperka zaústěny železniční tratě z Olomouce přes Uničov, z Jeseníku přes Bludov a regionální dráha z Koutů nad Desnou či Sobotína.



Obrázek 2 ŽST Šumperk

Zdroj: autor

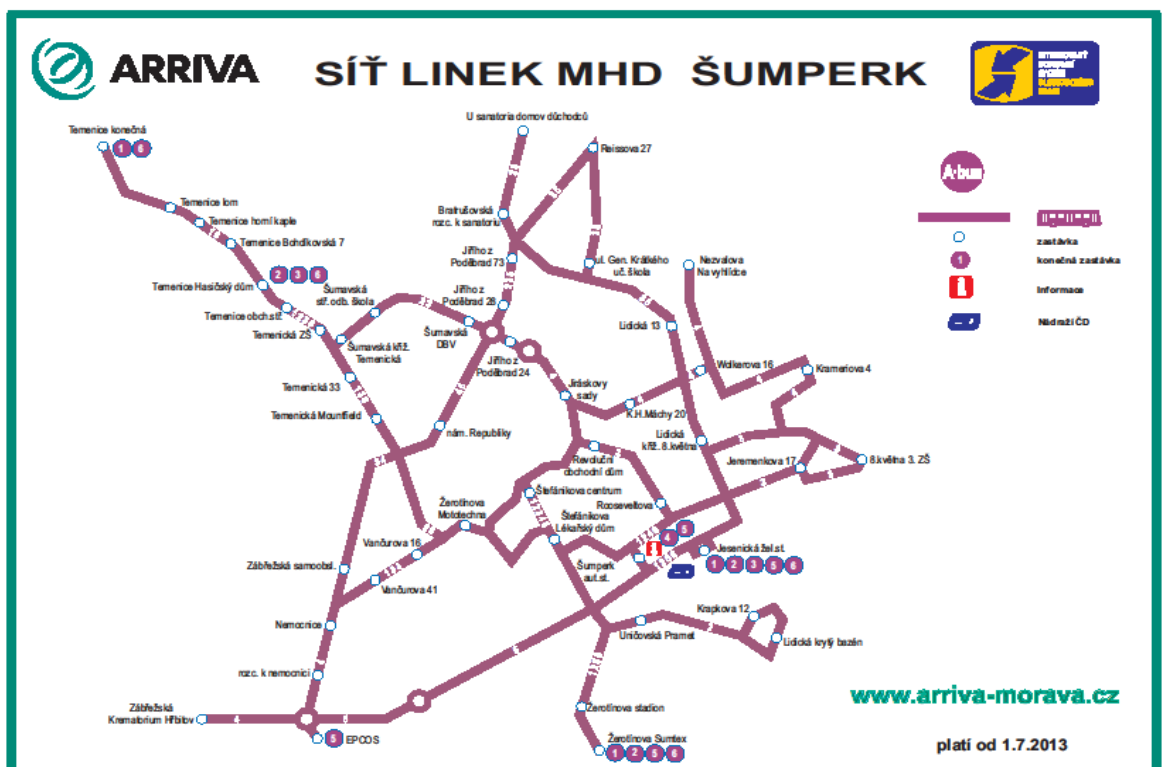
Veřejná linková doprava, dálková i příměstská, je vedena na autobusové stanoviště, které nenavazuje z prostorových důvodů na železnici společným terminálem, což by bylo nejvhodnějším řešením, nicméně jeho docházková vzdálenost je přibližně 3 minuty. Spoje linek však na železniční dopravu ve většině případů nenavazují, což je nutné brát jako podstatný problém.

V Šumperku je provozována také městská hromadná doprava autobusy dopravce Arriva Morava, a. s., které jezdí na linkách č. 1 až 5. Schéma linek městské hromadné dopavy (MHD) Šumperk je uvedeno na obrázku 3. Zastávky linek č. 1 – 3 a 5 městské hromadné dopavy jsou umístěny, na rozdíl od linek příměstských, přímo u nádražní budovy ŽST, takže se zde nabízí určitá možnost přestupu vlak – MHD. Problémem je však opět nánávaznost spojů MHD na železnici.



Obrázek 3 Šumperk - zastávky MHD

Zdroj: autor



Obrázek 4 Schéma linek MHD Šumperk

Zdroj: (6)



Obec **Vikýřovice** má 2340 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) (4). Po okraji obce je vedena železniční trať Šumperk – Kouty nad Desnou, na které jsou umístěny zastávky – Vikýřovice u penzionu, Vikýřovice (tato byla dlouhou dobu jedinou zastávkou na území obce) a Vikýřovice-Lesní. Zastávky linkové osobní dopravy jsou umístěny rovnoměrně mezi sebou podél hlavní pozemní komunikace procházející obcí. Počet zastávek je dlouhodobě neměnný a úměrný velikosti sídla.

**Rapotín** je se svými 3230 obyvateli (stav k 1. 1. 2013) největší obcí mikroregionu Desná (4). Železnice zde obsluhuje dvě zastávky, Rapotín a Rapotín zastávka, které jsou vzhledem k poloze obce a trati umístěny v horní části obce. Střední část obce je obsluhována pouze spoji linkové osobní dopravy. Obyvatelé dolní části obce jsou potom odkázáni na linky osobní dopravy, které využívají trasu po silnicích I/11 a I/44 nebo mohou použít v docházkové vzdálenosti výhodněji umístěné železniční zastávky, případně zastávky veřejné linkové osobní dopravy v obci Vikýřovice.

V obci **Petrov nad Desnou** odbočuje z železniční trati Šumperk – Kouty nad Desnou trať do Sobotína. Obec byla střídavě samostatná nebo součástí obce Sobotín. Naposled byla od 1. 1. 2010 na základě referenda osamostatněna. V současnosti má 1199 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) (4). Na jejím území se nachází ŽST Petrov nad Desnou a zastávka Petrov nad Desnou zastávka. Rovněž zastávky linkové osobní dopravy odpovídají přepravním potřebám. Zde je však nutné zmínit, že zastávka linkové osobní dopravy Petrov n./Des., rozc. k žel. st. je umístěna ve vzdálenosti přibližně 0,4 km od ŽST Petrov nad Desnou. Rozdílná poloha tedy může být negativně vnímána cestujícími, kteří by mohli využít případného přestupu autobus – vlak a opačně.

Obec **Sobotín** včetně částí Klepáčov a Rudoltice má 1213 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) (4). Konečná stanice železniční trati leží v katastrální části obce Petrov nad Desnou, od obce Sobotín je vzdálena přibližně 1 km. Zastávky linkové osobní dopravy jsou rozmístěny rovnoměrně a obsluhovány jsou rovněž části Klepáčov a Rudoltice. V minulých letech byl učiněn pokus o návazné spoje autobusových linek na vlaky v ŽST Sobotín. Tyto přípoje však nebyly garantované. V současnosti je preferována linková osobní doprava přímo ze Šumperka do všech částí Sobotína. Zde ovšem dochází k souběhu dopravy železniční a silniční – oba druhy dopravy si však navzájem konkurují. V tomto případě je to v neprospěch železnice.

**Vernířovice** jsou obec závislá na obslužnosti pouze linkovou osobní dopravou, nacházejí se zde tři zastávky. Do 31. 12. 1993 byla součástí obce Sobotín. Počet obyvatel je 198 (stav k 1. 1. 2013) (4).

Obec **Hraběšice**, která má pouze 146 obyvatel (stav k 1. 1. 2013), je svým charakterem považována spíše za chatovou osadu (4). Na území obce jsou umístěny tři zastávky. Pro linkovou osobní dopravu jsou zde nevýhodou úzké silnice špatně sjízdné zejména v zimním období.

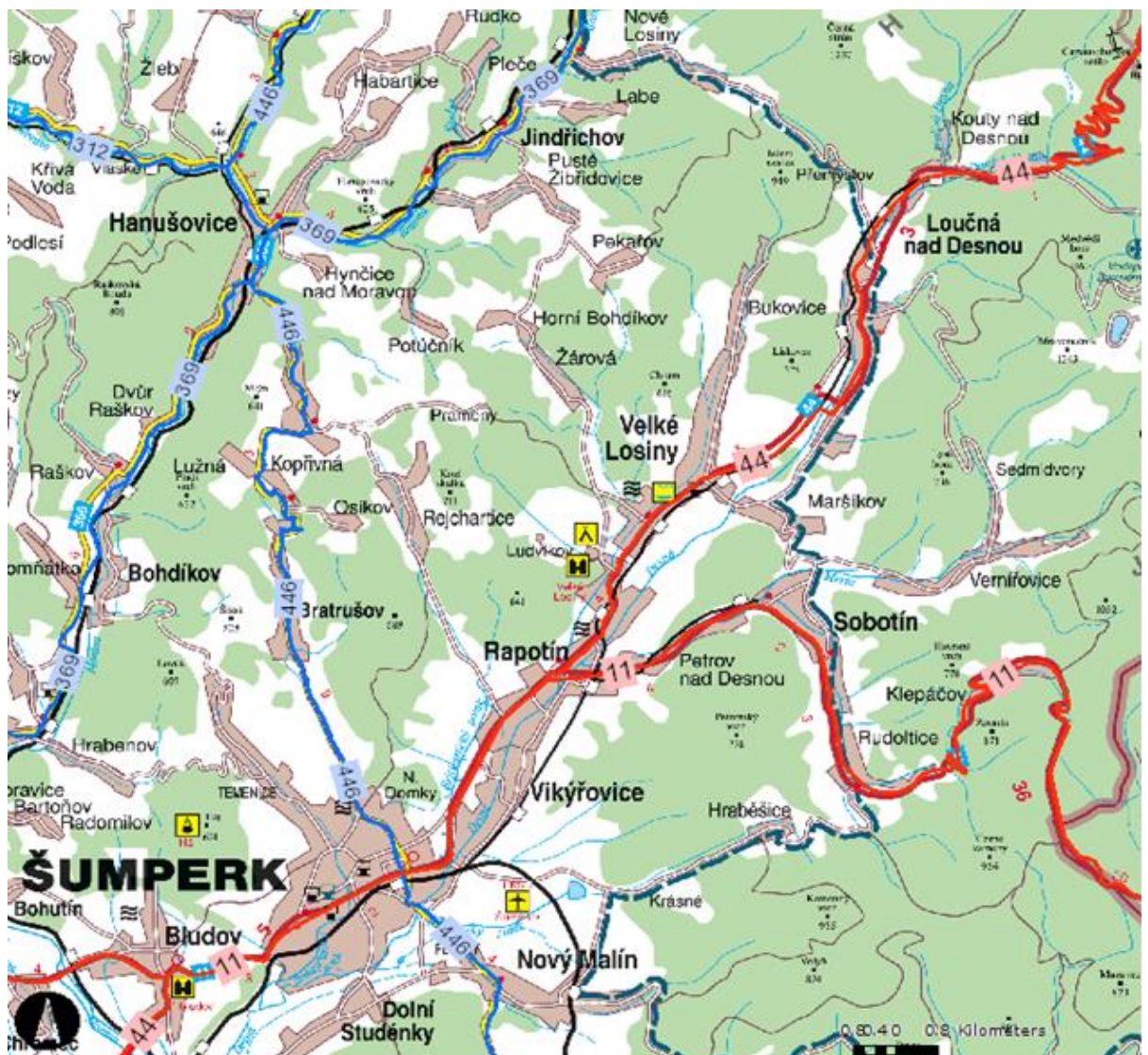
Obec **Rejchartice** nemá železniční spojení a jedinou veřejnou dopravou je tak linková osobní doprava. S počtem 192 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) se řadí mezi malé obce mikroregionu Desná (4). Jsou zde tři zastávky linkové osobní dopravy.

Obec **Velké Losiny** má velký turistický potenciál vzhledem k lázním, zámku a papírně s ruční výrobou papíru, které jsou zde umístěny. I s částmi Maršíkov, Bukovice, Ludvíkov a Žárová má obec 2686 obyvatel (stav k 1. 1. 20013) (4). Ve středu obce se nachází ŽST a na jejím severním okraji na začátku částí Maršíkov a Bukovice je potom umístěna zastávka Velké Losiny zastávka. Protože je ŽST Velké Losiny daleko od zámku, je v plánech Svazku obcí údolí Desné vybudovat novou železniční zastávku Velké Losiny zámek, která značně přiblíží tuto historickou památku návštěvníkům, kteří použijí pro cesty v údolí Desné železnici. Zastávky linkové osobní dopravy jsou umístěny rovnoměrně i v přilehlých částech obce. Výjimku však tvoří zastávka Velké Losiny, hotel Praděd, umístěná sice ve středu obce, ale od ŽST je umístěna přibližně 0,5 km a opět tak není možné zajištění přestupních vazeb vlak – autobus a opačně.

Obec **Loučná nad Desnou** má další části Filipová, Kociánov, Kouty nad Desnou, Přemyslov a Rejhotice. Počet obyvatel včetně přilehlých částí je 1716 (stav k 1. 1. 2013) (4). Od severu k jihu prochází železniční trať, na které jsou umístěny tři zastávky – Loučná nad Desnou-Filipová, Loučná nad Desnou, Loučná nad Desnou-Rejhotice a ŽST Kouty nad Desnou, která je zároveň konečnou stanicí. V obci jsou rozmístěny také zastávky linkové osobní dopravy. V části Kouty nad Desnou není u ŽST vybudován terminál, který by byl vhodným místem pro přestup vlak – autobus a opačně, zejména z důvodu potenciálu cestovního ruchu, tedy pro cestující, jejichž cílem je Ski areál Kouty, Červenohorské sedlo a další střediska sportů.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že sídla s největším potenciálem cestujících v mikroregionu Desná, tj. Petrov nad Desnou, Sobotín, Velké Losiny a Kouty nad Desnou, nenabízejí možnosti přestupů mezi železniční a veřejnou linkovou osobní dopravou. Absence přestupních terminálů a neexistence garance přípojových vazeb může znamenat v tomto případě odliv cestujících k individuální automobilové dopravě.

Na obrázku 5 je patrné, že železnice vede v celé své délce zastavěnou oblastí, a proto se nabízí jako vhodná pro páteřní dopravu.



Obrázek 5 Mapa údolí Desné

Zdroj: (7)

## 1.2 Infrastruktura

Železniční trať vede ze ŽST Šumperka přes obec Vikýřovice do ŽST Petrov nad Desnou, kde se rozděluje na 13 km dlouhý úsek, který vede přes obce Rapotín, Velké Losiny a Loučnou nad Desnou do ŽST Kouty nad Desnou, kde je ukončena, a na krátký 3 km dlouhý úsek do ŽST Sobotín. Na obrázku 6 je vidět zrekonstruované nástupiště v roce 2012 v ŽST Velké Losiny.



Obrázek 6 Rekonstruované nástupiště v ŽST Velké Losiny

Zdroj: autor

Oblastí prochází silnice I/44, která spojuje Mohelnici s Jeseníkem a ze Šumperka vede postupně přes obce Vikýřovice, Rapotín, Velké Losiny a Loučnou nad Desnou, kde z předmětné oblasti vychází přes Červenohorské sedlo a dále směr Jeseník. Druhou důležitou silniční komunikaci představuje silnice I/11 vedoucí z Chlumce nad Cidlinou přes Vamberk, Žamberk, Rýmařov, Ostravu a dále na Slovensko. Ve sledované oblasti vede souběžně se silnicí I/44 v úseku Šumperk – Rapotín a dále uhýbá přes obce Petrov nad Desnou a Sobotín

na sedlo Skřítek. Obě tyto komunikace jsou nejdůležitějšími silničními spojkami a tvoří páteřní pozemní komunikace v oblasti. (2)

Určitou zajímavostí je porovnání dat intenzity dopravy, prováděných státní příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR, dle tabulky 1 lze pozorovat zajímavý trend, kdy na všech sledovaných úsecích páteřních komunikací I/11 a I/44 při sčítání vozidel v letech 2000 a 2005 došlo k nárůstu individuální silniční dopravy.

**Tabulka 1 Intenzita dopravy na silnicích I/11 a I/44**

<b>Intenzita dopravy v údolí Desné</b>						
<b>silnice I/11 a I/44</b>	<b>2000</b>		<b>2005</b>		<b>2010</b>	
<b>úsek mezi sčítacími body</b>	<b>vozidel/24h.</b>	<b>roční průměr denních intenzit</b>	<b>vozidel/24h.</b>	<b>roční průměr denních intenzit</b>	<b>vozidel/24h.</b>	<b>roční průměr denních intenzit</b>
Šumperk, výjezd – Rapotín, křižovatka silnic I/11 a I/44	7001 - 10000	<b>8802</b>	7001 - 10000	<b>9623</b>	7001 - 10000	<b>8876</b>
Rapotín, křižovatka silnic I/11 a I/44 - Petrov nad Desnou, rozc. Rapotín	1001 – 3000	<b>3129</b>	1001 – 3000	<b>2968</b>	1001 – 3000	<b>2823</b>
Petrov nad Desnou, rozcestí Rapotín – Sobotín, rozc. Vernířovice	1001 – 3000	<b>3129</b>	1001 – 3000	<b>2966</b>	1001 – 3000	<b>2823</b>
Sobotín, rozc. Vernířovice – Sobotín, rozc. Hraběšice	1001 – 3000	<b>1666</b>	1001 – 3000	<b>2479</b>	1001 – 3000	<b>1876</b>
Sobotín, rozc. Hraběšice – sedlo Skřítek	1001 – 3000	<b>1933</b>	1001 – 3000	<b>2092</b>	1001 – 3000	<b>1876</b>
Rapotín, křižovatka silnic I/11 a I/44 – Velké Losiny, rozc. Jindřichov	5001 – 7000	<b>5325</b>	5001 – 7000	<b>5895</b>	5001 – 7000	<b>5340</b>
Velké Losiny, rozc. Jindřichov – Velké Losiny, rozc. Bukovice/Maršíkov	3001 – 5000	<b>3663</b>	3001 – 5000	<b>4520</b>	3001 – 5000	<b>3860</b>
Velké Losiny, rozc. Bukovice/Maršíkov – Loučná nad Desnou, rozc. Branná	1001 – 3000	<b>2589</b>	1001 – 3000	<b>2846</b>	1001 – 3000	<b>2555</b>
Loučná nad Desnou, rozc. Branná – Červenohorské sedlo	1001 - 3000	<b>1769</b>	1001 – 3000	<b>2178</b>	1001 - 3000	<b>1942</b>

**Zdroj: (8)**

Při sčítání vozidel v roce 2010 je naopak patrný výrazný pokles intenzity vozidel na většině sledovaných úseků. Na některých úsecích (např. Rapotín, křižovatka silnic I/11 a I/44 - Petrov nad Desnou, rozc. Rapotín; Petrov nad Desnou, rozcestí Rapotín – Sobotín, rozc. Vernířovice a Sobotín, rozc. Hraběšice – sedlo Skřítek) došlo k tak výraznému poklesu intenzity počtu vozidel, že jsou zjištěné hodnoty pod úrovní roku 2000. Tyto úseky se týkají silnice I/11

a důvodem může být dokončení dálnice D47 a její napojení na zbytek dálniční sítě v ČR v roce 2009. Tím mohlo dojít k přesměrování tranzitní dopravy směru Hradec Králové – Ostrava, kde přejezd sedla Skřítek je zvláště v zimním období problém pro nákladní silniční dopravu a v případě uváznutí těžkých silničních vozidel jsou tyto komunikace zpravidla uzavřeny i několik hodin. V případě silnice I/44 je vidět nárůst intenzit silniční dopravy na všech sledovaných úsecích. Důvodem je poloha okresu Jeseník, který je ze všech míst České republiky uzavřen horským masívem Hrubého Jeseníku a tím je určen směr z Čech a Moravy přes Červenohorské sedlo. Výjimku tvoří směr z Ostravska, kde jsou příznivější sklonové podmínky.

Obecně je však trend intenzity silniční dopravy v České republice vzestupný. Tento stav je proto nutné brát na zřetel při trasování linek a při řešení mimořádností v regionální a dálkové hromadné osobní dopravě zejména při použití autobusů jako dopravního prostředku.

Skladba cestujících, kteří používají dopravní prostředky hromadné dopravy, je v mikroregionu Desná závislá zejména na zimních a letních sezónách.

Do skupiny pravidelných cestujících patří obyvatelé, kteří dojíždějí do zaměstnání a do škol. V oblasti je největším sídlem město Šumperk, které je správním centrem oblasti. Svá sídla zde mají firmy, které nabízí množství služeb. Menšími centry služeb jsou obce Vikýřovice a Rapotín, které sousedí s okresním městem Šumperk a je tedy zájem firem rozvíjet zde své služby. Posledním takovým místem je obec Velké Losiny, které je turistickým centrem oblasti a z důvodu umístění hotelů, lázní, zámku a papírny je tedy místem s větším potenciálem pracovních míst. V případě části Kouty nad Desnou se jedná o pracovní místa v hotelech a v nově vybudovaném Ski areálu Kouty, to se však týká sezónních prací a mimo tuto dobu jsou některé hotely a další služby uzavřeny.

Další početnou skupinou jsou návštěvníci hor a milovníci letních či zimních sportů, kteří do údolí Desné míří za odpočinkem nebo aktivní dovolenou. Zde je opět hlavním cílem město Šumperk, které nabízí hlavně kulturní a sportovní vyžití. Jak už bylo zmíněno, velkým centrem turistického ruchu je také obec Velké Losiny, která nabízí mnoho možností a zejména v letní sezóně se několikanásobně rozrůstá o návštěvníky a lázeňské hosty. Dále je nutné zmínit část Kouty nad Desnou, která je oblíbeným a výchozím místem cestujících na linkovou osobní dopravu ve směru Červenohorské sedlo, které svou polohou nabízí více

možností pro turistiku. Chybí ale přestupní terminál nebo alespoň garance přestupních vazeb. Vlak je proto využíván pouze cestujícími, kteří již dalším hromadným dopravním prostředkem zpravidla nepokračují dál nebo se přemísťují pěšky nebo na jízdním kole, případně autem. Kouty nad Desnou tedy dnes představují středisko sportů v zimním a letním období, které s oblibou navštěvují turisté nejen z České republiky.

Jízdní řády železniční a veřejné linkové osobní dopravy jsou v příloze A. (9)

### **1.3 Železniční doprava**

Do roku 1994 se na železniční trati vlastněné státem mnoho významných změn neudálo. Historické plány na vybudování tunelu pod Červenohorským sedlem dále do Jeseníku, či elektrifikace tratě zůstaly zatím nerealizovány. Počet spojů byl po mnoho let neměnný a tím se tedy nepřizpůsoboval potřebám cestujících, kteří vlak potřebovali pro dojíždění do zaměstnání, do škol, k lékaři či za zábavou. S platností nového Zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. byla umožněna privatizace tratí a tu také Ministerstvo dopravy a spojů České republiky u železnice v údolí Desné prosazovalo. Po třech letech dohadů, obav a plánů, co by mohla privatizace přinést, poničily většinu úseků železnice povodně v roce 1997.

Zde se však ukázalo, že železnice do údolí Desné patří, protože náhradní autobusová doprava, která byla provozována za účelem náhrady vlakových spojů, nebyla schopna pokrývat výkyvy frekvence v přepravních špičkách a také v hlavních turistických sezónách v létě a v zimě, kdy do Jeseníků míří velké počty cestujících. Zejména přeprava jízdních kol, která byla v té době na vzestupu, nebyla umožněna vůbec. Po opravě železniční tratě a první slavnostní jízdě již pod hlavičkou Železnice Desná (ŽD) došlo k obnovení provozu dne 30. 4. 1998. Tentokrát však první železniční trati patřící do vlastnictví obcí, které vstoupili do Svazku obcí údolí Desné. Mapa obcí, které jsou dnes sdruženy, je v příloze B (10). Ke zprovoznění celého úseku tratě označované v knižním jízdním řádu jako č. 293 potom došlo k 30. 5. 1999.

Železniční trať byla vlastněna státem do roku 2002, poté došlo k převodu na Svazek obcí údolí Desné, který vlastní také drážní vozidla. Provoz na železnici vlastněné státem zajišťoval do povodní v roce 1997 národní dopravce České dráhy, a. s., od opětovného zahájení provozu v roce 1998 zajišťovala roli provozovatele dráhy a drážní dopravy Stavební obnova železnic, a. s. Od roku 2002 stejná společnost vykonávala již jen funkci provozovatele dráhy a provozovatelem drážní dopravy v osobní dopravě se stala společnost Connex Morava, a. s.,

která provoz vlaků zajišťuje do současnosti pod novým jménem Arriva Morava, a. s. Nákladní dopravu zajišťují od roku 2005 opětovně České dráhy, a. s. a od roku 2007 jejich dceřiná společnost ČD Cargo, a. s. Provozovatelem dráhy je od roku 2005 firma SART – stavby a rekonstrukce, a. s.

Provoz je na železnici řízen dle předpisu ŽD PD – Provozování dráhy Železnice Desná, v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou dále ještě dle předpisů ŽD D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy na Železnici Desná a ŽD D2 – Řízení drážní dopravy na TÚ Šumperk – Petrov nad Desnou a na styku drah. V úsecích Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou/Sobotín je potom drážní doprava řízena dále dle předpisu ŽD D3 – Zjednodušené řízení drážní dopravy na TÚ Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín. (11)

Priority Svazku obcí údolí Desné byly vymezeny hned při vzniku a spočívaly v připomínkování sestavy jízdních řádů zcela dle potřeb obcí, tj. hlavně pro potřeby obyvatel, kteří železnici používají pro své každodenní potřeby. Tato možnost se později ukázala jako velice výhodná a v současnosti, kdy je regionální osobní doprava financována krajskými úřady, je důležité, aby si místní samosprávy připomínkovaly plány dopravní obslužnosti krajů dle svých potřeb (mimo jiné na základě žádostí obyvatel).

Mezi další priority byla zařazena výstavba nových zastávek, které přiblížily dostupnost železniční dopravy dalším potenciálním uživatelům. Do současnosti došlo k výstavbě zastávek Vikýřovice u penzionu, Vikýřovice-Lesní, Petrov nad Desnou zastávka, Rapotín zastávka a Loučná nad Desnou-Filipová. Dále se počítá s výstavbou zastávek Velké Losiny zámek a v katastru obce Loučná nad Desnou. Tyto plány jsou zcela na místě, neboť ŽD prochází hustou zástavbou téměř v celém svém úseku, a proto zdejší železnice svou povahou připomíná spíše tramvajovou trať. V neposlední řadě si dal Svazek obcí údolí Desné za úkol také modernizaci provozovaných vozidel. (10) Zde je ovšem stále co „dohánět“. Modernizací totiž prošla pouze jedna souprava a zbylé motorové a přívěsné vozy prošly jen nepatrnými úpravami.

Od vzniku Svazku obcí údolí Desné se opět vážně uvažuje o elektrifikaci úseku Šumperk – Kouty nad Desnou. V posledních letech však tento záměr nabývá skutečných rozměrů, neboť se jedná o reakci na elektrifikaci tratě Zábřeh na Moravě – Šumperk v rámci její modernizace



v letech 2008 – 2010. Současně přichází na řadu další projekt, který spočívá v prodloužení železniční tratě z Koutů nad Desnou do prostoru Ski areálu Kouty. Na novém úseku dlouhém přibližně 1 km je v plánu výstavba nové zastávky u dolní stanice lanovky. Hned za dopravnou Kouty nad Desnou je však potřeba vybudovat železniční most přes řeku Desnou, který celou stavbu prodražuje, a proto vzniká problém s financováním projektu zejména ze strany Svazku obcí údolí Desné a Olomouckého kraje. Prodloužení tratě a její elektrifikace by však byly velmi významným počinem, protože s jejím zprovozněním by mohlo dojít k zavedení přímého spojení minimálně s krajským městem Olomouc přímo do lyžařského areálu a zde by bylo možné železnici dále propojit s veřejnou linkovou osobní dopravou směr Červenohorské sedlo prostřednictvím jednoduchého terminálu vlak – autobus – lanovka. Jmenované dopravní stavby by mohly přinést do této oblasti Jeseníků zvýšení turistického ruchu, větší využití regionální dráhy v celém úseku a další pracovní místa ve službách. V současnosti je tedy připraven projekt a stavba elektrifikace by mohla být dokončena do několika let v závislosti na dotacích z fondů Evropské unie, ale také s využitím financí ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

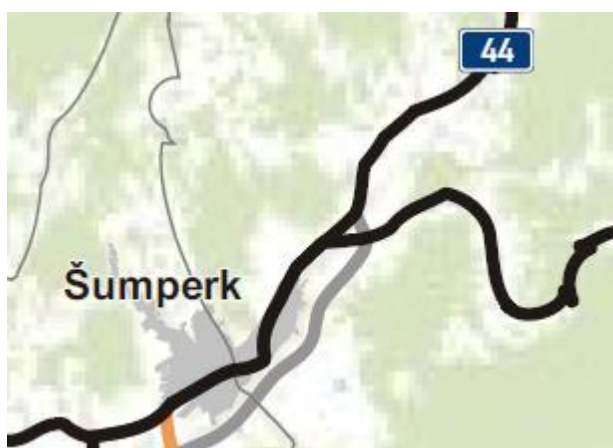
#### **1.4 Veřejná linková osobní doprava**

Veřejná linková osobní doprava v údolí Desné takový bouřlivý vývoj, jako má za sebou regionální dráha v posledních letech, nezažila. Trasy autobusových linek po dlouhou dobu žádné podstatné změny nezaznamenávají. Pozemní komunikace, po kterých lze provozovat veřejnou linkovou osobní dopravu, mnoho variantních možností nenabízejí – podstatné je velmi dobře zvolit vhodné vozidlo vzhledem k terénu a šíři komunikací a dále podle frekvence cestujících na jednotlivých linkách. Zde jsou určité rezervy, protože dopravce Arriva Morava, a.s., který provozuje linkovou osobní dopravu na všech linkách v údolí Desné, nasazuje na všechny linky stejné typy autobusů. Tím dochází k tomu, že je nabízena větší kapacita dopravního prostředku, než je frekvence na jednotlivých spojích linek. To se potom odráží v ceně za provoz autobusů a především v ceně dopravce požadované jako dotace po Krajském úřadě v Olomouci v rámci prokazatelných ztrát dopravců za provoz linek v rámci závazku veřejné služby.

Veřejná linková osobní doprava byla provozována společností ČSAD Šumperk do roku 1992. V roce 1993 byla společnost privatizována a převedena pod společnost ČSAD Ostrava, a.s. Od roku 1999 provozovala své spoje na linkách v údolí Desné vyčleněná společnost ČSAD

BUS Ostrava, a. s., která změnila své jméno v roce 2002 na Connex Morava, a. s. V ten samý rok začala společnost v údolí Desné provozovat také drážní dopravu na Železnici Desná. Od 1. srpna 2008 dochází opět ke změně jména společnosti na Veolia Transport Morava, a. s. V roce 2013 došlo k dalšímu přejmenování firmy na Arriva Morava, a. s. (6)

Je také důležité zmínit se o projektu, který prezentuje na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic, s. o. (ŘSD). Jedná se o vybudování nové pozemní komunikace v údolí Desné. Tato stavba naváže na přeložku silnic I/11 a I/44, která je plánována jako obchvat města Šumperka a dále bude pokračovat v nové stopě podél železniční tratě do Petrova nad Desnou, kde se napojí na stávající silnici I/11, jak je vidět na obrázku 7. Nová přeložka bude ukončena v Rapotíně napojením na silnici I/44. Cílem této stavby má být zklidnění dopravy na současné pozemní komunikaci ze Šumperka do Rapotína, kde jsou tyto dvě silnice I. třídy vedeny souběžně v zastavěné oblasti.



Obrázek 7 Přeložka silnic I/11 a I/44

Zdroj: (8)

Dalším plánovaným projektem je přeložka silnice I/44 v části Kouty nad Desnou, která souvisí s prodloužením železniční tratě do Ski areálu Kouty. Silnice I/44 by před ŽST Kouty nad Desnou uhýbala na most přes řeku Desnou a opět by se napojovala za Ski areálem Kouty, došlo by tak ke zklidnění dopravy v části obce mezi ŽST Kouty nad Desnou a Ski areálem Kouty.

#### 1.4.1 Dálková linková osobní doprava

Dálková linková osobní doprava využívá ze Šumperka silnice I/11 a I/44 a četnost zastávek je přímo úměrná charakteru této linkové dopravy.

Obsluhovány jsou tak zastávky s největší frekvencí cestujících v obcích Rapotín, Sobotín, Velké Losiny, Loučná nad Desnou (Kouty nad Desnou). Význam těchto linek je však v přepravě cestujících na velké vzdálenosti a místní frekvence mezi obcemi, případně v rámci jedné obce, je ve většině případů vyloučena. V současnosti jsou přes údolí Desné vypravovány dálkové linky ze Šumperka do Jeseníku a Ostravy (přes Bruntál a Opavu). Opačným směrem přes Šumperk je to potom směr Praha, Olomouc a Brno. Blíže jsou tyto linky vyjmenovány v tabulce 2 (dle jízdních řádů platných od 15. 12. 2013).

**Tabulka 2 Dálkové linky osobní dopravy**

<b>linka</b>	<b>výchozí a konečná zastávka</b>	<b>trasa linky v údolí Desné</b>	<b>dopravce</b>
191101	Praha - Ostrava	Šumperk – Rapotín – Petrov nad Desnou – Sobotín	ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s.
950107	Jeseník - Brno	Kouty nad Desnou – Loučná nad Desnou – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk	Arriva Morava, a. s.
950122	Jeseník - Šumperk	Kouty nad Desnou – Loučná nad Desnou – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk	Arriva Morava, a. s.
930201	Šumperk - Ostrava	Šumperk – Rapotín – Petrov nad Desnou - Sobotín	Arriva Morava, a. s.

**Zdroj:** (12)

#### **1.4.2 Regionální linková osobní doprava**

V regionální linkové osobní dopravě jsou linky trasovány ze Šumperka přímo přes Rapotín po silnici I/11 a I/44, kde dochází k rozdělení na směr Velké Losiny a Sobotín. To se týká linek, které zpravidla pokračují dále za tyto jmenované obce, tedy na Červenohorské sedlo, do Velkých Losin, Loučné nad Desnou (Koutů nad Desnou), Vernířovic a Sobotína. Linky nebo některé spoje těchto linek vedoucí do Rejchartic, Sobotína a Koutů nad Desnou jsou vedeny ze Šumperka delší trasou přes Vikýřovice a Rapotín.

Samostatnou kapitolou je obec Hraběšice, která je umístěna ve zcela odlišné poloze, ale do mikroregionu Desná patří také. V tomto případě je vedena trasa linky přes Vikýřovice, a to pouze v její jižní okrajové části. Obec Hraběšice je chatovou osadou, a proto je objednáván Olomouckým krajem minimální počet spojů, který plně postačuje frekvenci cestujících.

Svoji úlohu plní v údolí Desné také linka školního autobusu, která byla zavedena teprve 1. 10. 2013 a dopravce Horníčková autoškola, spol. s r. o., přepravuje žáky základních škol a děti mateřských škol mezi školami obcí Rapotín, Petrov nad Desnou a Sobotín. Jízdní řád školního autobusu je v příloze C. (13)

Velice oblíbený je také Cyklobus Jeseníky, který vyjel poprvé v letní sezóně v roce 2005 a provozovatelem byla společnost Connex Morava, a. s. Trasa provozované linky se postupně vyvíjela až do dnešní podoby, kdy je provozována společností Arriva Morava, a.s. V roce 2014 je linka provozována v období 28. 6. – 31. 8. 2014 na trase Šumperk – Sobotín, Rudoltice, Klepáčov – sedlo Skřítek – Rýmařov – Malá Morávka – Hvězda – Ovčárna a zpět. Cyklobus doplňuje o letních prázdninách také Turistbus Jeseníky, který slouží pro přepravu turistů do Jeseníků z určených míst. Provoz zajišťuje také společnost Arriva Morava, a. s. Trasa této linky 930242 začíná v Šumperku a vede přes Rapotín, Velké Losiny, Loučnou nad Desnou, Kouty nad Desnou a Červenohorské sedlo na Ovčárnu v obci Malá Morávka. (6) Jízdní řád linky 930242 je v příloze D. (9)

V zimní sezóně 2013/2014 nebyl v údolí Desné provozován žádný Skibus, ale v prvních letech existence ŽD byl v provozu na lince Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou, žel. st. – Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou, Červenohorské sedlo. Jízdní řád byl vypracován tak, že od každého vlaku byl přípoj na tento Skibus a opačně. Zajímavostí bylo, že v těchto spojích bylo možné koupit jízdní doklady nejen na vlaky ŽD, ale také na spoje Českých drah po celé České republice, protože byly doprovázeny obsluhou vlaků místní železnice. V provozu byl také Skibus na lince ze Zábřehu na Moravě přes Šumperk, Rapotín, Sobotín na sedlo Skřítek a dále.

Jako problém je nutné brát v úvahu souběh regionální linkové osobní dopravy s dopravou železniční. U linek 930208 a 930218 dochází k souběhu v úseku Šumperk – Velké Losiny a u linky 930215 potom v úseku Šumperk – Sobotín. Tato linka tak „parazituje“ v podobě přebírání cestujících osobním vlakům v úseku Šumperk – Sobotín. Tím dochází k „rozmělnění“ frekvence cestujících, takže nejsou spoje dalších linek v souběžně vedoucích úsecích plně využívány.

V tabulce 3 jsou uvedeny regionální linky osobní dopravy v údolí Desné (dle jízdních řádů platných od 15. 12. 2013).

**Tabulka 3 Regionální linky osobní dopravy**

<b>linka</b>	<b>výchozí a konečná zastávka</b>	<b>trasa linky</b>	<b>dopravce</b>
930208	Šumperk – Červenohorské sedlo	Šumperk – Vikýřovice/Petrov nad Desnou – Rapotín – Velké Losiny – Loučná nad Desnou – Kouty nad Desnou – Červenohorské sedlo	Arriva Morava, a.s.
930210	Šumperk - Rejchartice	Šumperk – Vikýřovice – Rapotín - Rejchartice	Arriva Morava, a.s.
930214	Šumperk - Hraběšice	Šumperk – Vikýřovice – Hraběšice	Arriva Morava, a.s.
930215	Šumperk – Vernířovice	Šumperk – Vikýřovice – Rapotín – Petrov nad Desnou – Sobotín – Vernířovice	Arriva Morava, a.s.
930218	Šumperk – Velké Losiny	Šumperk – Vikýřovice – Rapotín – Velké Losiny	Arriva Morava, a.s.
930220	Šumperk – Jindřichov – Hanušovice - Branná	Šumperk – Rapotín – Velké Losiny	Arriva Morava, a.s.

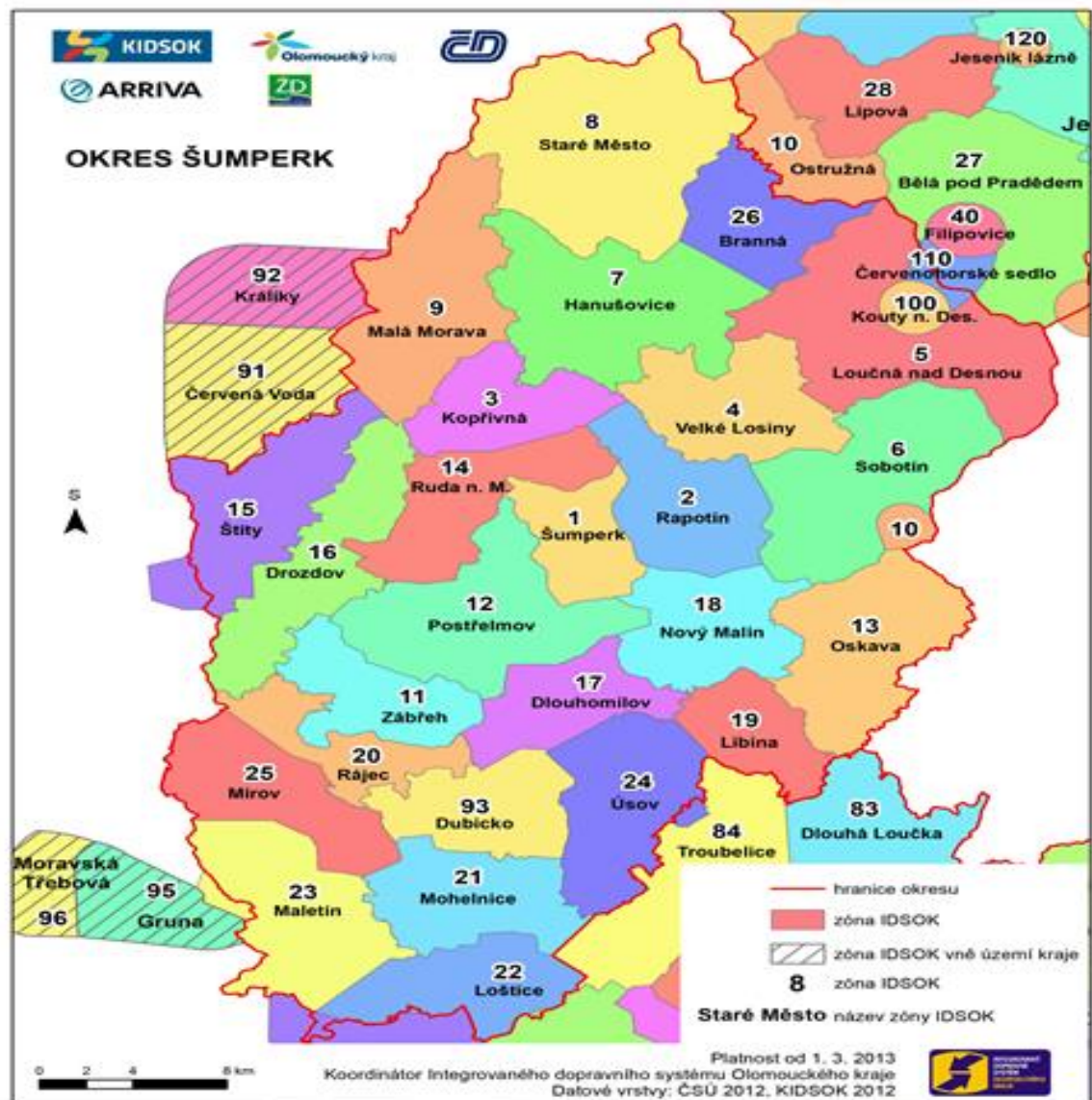
**Zdroj:** (12)

## 1.5 IDSOK

Stejně jako ve většině ostatních krajů v České republice, byl vznik Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) dlouhodobou záležitostí. Bylo nutné stanovit, jak zapojit dopravce do systému, tarifní podmínky, systém odbavování cestujících a další náležitosti pro jeho správné fungování. I nadále však probíhá v jiných oblastech Olomouckého kraje další rozvoj IDSOK v podobě zapojování dalších dopravců, linek či železničních tratí.

Počátkem integrovaného dopravního systému (IDS) v Šumperku a okolí byl mimo jiné vznik IDS Šumperk ke dni 28. 1. 2001. Ten byl zaveden v celém údolí Desné na všech spojích linkové osobní dopravy včetně MHD v Šumperku, kromě železnice. V té době se jednalo o zapojení pouze jednoho dopravce – ČSAD Ostrava, a. s. Bylo vytvořeno deset zón (jejich členění se od té doby nezměnilo) a začaly být používány časové jízdenky v závislosti na počtu projetych zón. (14) Členění zón v okrese Šumperk je uvedeno na obrázku 8.

## INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM OLOMOUCKÉHO KRAJE



Obrázek 8 Zóny IDSOK v okrese Šumperk

Zdroj: (6)

Ke dni 1. 1. 2003 převzal organizaci dopravní obsluhy Olomoucký kraj a nově již označený IDSOK byl rozšířen na zbývající části okresu Šumperk.

V říjnu 2003 byla zaintegrována železniční trať č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou včetně úseku Petrov nad Desnou – Sobotín. Zde se poprvé objevily označovače jízdenek, tím došlo k zavedení úplně nového způsobu odbavování, který cestující v této oblasti dosud neznali. Jízdenky pro jednotlivé jízdy jsou od té doby distribuovány do novinových stánků, železničních stanic a prodej zajišťuje v omezeném počtu také obsluha vlaků ŽD. V linkové

osobní dopravě je systém odbavování cestujících odlišný – cestující si zakoupí jízdní doklad u řidiče autobusu a dále s ním může pokračovat v rámci platnosti časové i zónové v jiném spoji vyjma železnice. V tomto případě tak cestující jízdní doklad pro jednotlivou jízdu v označovači neoznačuje. O této skutečnosti však cestující nebyli nijak zvlášť informováni a znalost tarifu integrovaného dopravního systému a jeho využívání je minimální.

Ostatní úseky železničních tratí, kde provozuje drážní dopravu dopravce České dráhy, a.s. byly začleněny pod IDSOK později, a to postupně v letech 2004 – 2007. Dodnes však není zaintegrovaná železniční trať č. 290 Olomouc - Šumperk. U železnice je však systém odbavování opět rozdílný. Cestující musí upozornit zaměstnance dopravce o záměru použít tarif IDSOK a vydaný jízdní doklad se již v označovači neoznačuje (s výjimkou použití železniční tratě č. 293, kde je automaticky odbaven tarifem IDSOK).

Pro lepší řízení IDSOK byl Olomouckým krajem k 1. 1. 2012 zřízen Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK), přičemž jeho smyslem je centralizace veřejné dopravy a její globální systémové řízení z jednoho místa. Dále má funkci organizátora, který dbá na rozvoj integrovaného dopravního systému, určuje rozsah výkonů v IDSOK, garantuje jednotný tarifní systém a zajišťuje dostatek dostupných informací o IDSOK. (14)

Zde lze tedy vytknout IDSOK nepřehlednost tarifu, zejména při různém postupu v odbavování cestujících při použití vlaku nebo autobusu, kteří používají jízdenky pro jednotlivou jízdu. Tyto nesjednocené podmínky mohou odrazovat od používání jízdních dokladů v rámci IDS. Další okolností, která nedělá ze sítě celek, je potom nevyužívání možných přestupních bodů, které by garantovaly návaznosti jednotlivých druhů dopravy. (15)

Reakci místní samosprávy lze zjistit z článku, který byl zveřejněn v novinách šumperské radnice:

„Jízdné za ujeté kilometry nahradí tarifní zónový systém:

*Podstatnou změnu v příměstské dopravě s sebou přinese druhý rok nového tisíciletí. Od zavedení integrovaného dopravního systému v celém údolí Desné, který spojí městskou hromadnou dopravu v Šumperku a Zábřehu s příměstskou autobusovou dopravou do jedné soustavy, si šumperská pobočka ČSAD Ostrava slibuje zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro cestující.*

*První krok k realizaci systému, který je běžný ve velkých městech, učinil v našem regionu zřízením tzv. první zóny letos v lednu právě Šumperk. O pět měsíců později schválili dopravní zónu také zábřežští radní. Zbývající část, která zahrnuje území mezi Zábřehem a Červenohorským sedlem, přejde na nový způsob rozdělení mezi vánočními svátky a jedenatřicátým prosincem. V praxi to znamená, že na jeden jízdní doklad mohou lidé v daném čase libovolně cestovat autobusy příměstské a městské dopravy, část cestujících se navíc dočká i zlevnění.*

*"Nový systém zruší současné jízdné na spojích, které je závislé na délce cesty a zavede tzv. tarifní zónový systém," vysvětluje Radek Novotný, který má na Městském úřadu na starosti dopravu. Celá oblast je tak rozdělena do deseti zón s tím, že číslo 10, kam spadá Loučná nad Desnou a Červenohorské sedlo, je vzhledem k velké vzdálenosti považována za takzvanou dvouzónu. Cena jízdního dokladu je stejná uvnitř každé zóny a mění se pouze každým přejetím dané hranice. Cestující tak může použít libovolný autobus, s výjimkou dálkových linek, v území a čase vyznačených na jízdním dokladu. "Tzv. jednorázová jízdenka, která je přestupná bez navýšení ceny, je omezená počtem zón a časem. Těm, kteří cestují pravidelně, se proto vyplatí měsíční předplatní jízdenka, která je finančně zajímavá a jež se nám v Šumperku osvědčila," říká Novotný. Velkou výhodou je i to, že k zakoupení měsíční jízdenky přímou řidiče nepotřebuje cestující žádný doklad a využívat ji může prakticky celá rodina, neboť je přenosná.*

*Do nově zaváděného integrovaného dopravního systému jsou zařazeny všechny linky MHD v Šumperku a Zábřehu a všechny příměstské linky provozované ČSAD, jejichž trasa vede v celé délce nebo určitém úseku územím IDS." (16)*

V údolí Desné nebyla do roku 2013 nabízena v tarifu IDSOK žádná ze zajímavých tarifních nabídek, jako jsou např. síťové jízdenky jedno nebo vícedenní, případně nabízené v kombinacích se slevami na památky či atrakce, které by motivovaly návštěvníky k využívání veřejné dopravy při jízdě do této oblasti. Velice zajímavou nabídkou by mohla být hotelová karta hosta, která by nabízela např. možnost přepravy zdarma ve vymezené oblasti s předem danými podmínkami. Podobně tento systém funguje ve Švýcarsku.

Od 1. května do 30. září 2014 je tedy nově nabízena jednodenní oblastní jízdenka Jeseníky, která byla připravena společně s Moravskoslezským krajem a dalšími dopravci, kteří v těchto krajích zajišťují dopravu. Lze ji zakoupit u obsluhy vlaku ŽD nebo u řidičů autobusů



na dotčených linkách. Je nabízena ve dvou variantách – pro jednoho cestujícího nebo skupinu do pěti osob. Jízdenka Jeseníky platí ve stanovených zónách obou zmiňovaných krajů. (6)

## **2 NOVÝ KONCEPT OBSLUŽNOSTI OBCÍ ÚDOLÍ DESNÉ**

Návrh dopravní obslužnosti ve jmenované oblasti vychází z posouzení tras železničních i veřejné linkové osobní dopravy a dále v jejich souběhu, kdy není možné z důvodu oblasti, která je rozložena v údolí a tím tedy omezena prostorově, jej úplně odstranit, ale alespoň minimalizovat. Z tohoto důvodu lze uvažovat dvě varianty řešení, ve kterých je železnice chápána jako páteřní systém a od ní jsou návazně vedeny trasy linek veřejné linkové osobní dopravy. Varianty se však liší ve využití železniční dopravy v úseku Petrov nad Desnou – Sobotín, kde je velmi slabá frekvence cestujících, a následně ke změnám tras příslušných linek veřejné linkové osobní dopravy s návazností na železnici ve výše jmenovaném úseku s důrazem na obsluhu oblasti Sobotína a přilehlých sídel.

Samostatnou kapitolou je dálková veřejná linková doprava, se kterou však není v rámci systému počítáno, neboť ho nedoplňuje, ale pouze projíždí předmětnými úseky a svým účelem neslouží k přemístování cestujících na krátké vzdálenosti. Podobně jsou takto vyjmuty spoje školní linky, cyklobusu a turistbusu, které nejsou v současnosti zařazeny do IDSOK a jsou cíleny na konkrétní uživatele. Jejich trasování přes nově vzniklé terminály je však žádoucí v rámci zachování funkčnosti možných přípoju mezi spoji regionální linkové a železniční dopravy.

### **2.1 Varianta A**

Podstatou této varianty je stanovení železnice jako páteřní dopravy v celém svém úseku včetně dnes neexistujícího a již zmiňovaného prodloužení železniční tratě ze ŽST Kouty nad Desnou do Ski areálu Kouty.

Ve veřejné regionální linkové osobní dopravě se potom jedná o podstatné snížení souběhu se železnicí v podobě zachování pouze dvou paralelně vedoucích linek ve směru ze Šumperka do Koutů nad Desnou a Sobotína s mírně odlišným vedením, které obsluhují větší počet zastávek než železnice a v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou i oblast, která není železnicí obsluhována vůbec. Linka č. 1 slouží pro doplnění spojů železniční dopravy a je tedy kladen důraz na vedení spojů v době, kdy nebude zaveden vlakový spoj. Její zachování je vhodné také z důvodu trasování až na Červenohorské sedlo s možností přestupu z/na železnici v nově vybudovaném přestupním terminálu Kouty nad Desnou, Ski areál. Dalším důvodem je možnost posílení spojů v zimním a letním období, kdy dochází ke zvýšení frekvence

cestujících, a proto by bylo vhodné na této lince zavádět sezónní jízdní řád se zaměřením na větší četnost spojů v úseku Kouty nad Desnou, Ski areál – Červenohorské sedlo zejména v zimní sezóně. Druhou je potom linka č. 2 vedoucí ze Šumperka do Sobotína, která je v úseku Šumperk – Rapotín, u hřiště vedena souběžně s linkou č. 1 a doplňuje tak její spoje. V úseku Petrov nad Desnou – Sobotín však vede souběžně s železniční dopravou, a proto je kladen důraz na to, aby v tomto úseku železniční spoje jen doplňovala, a to pouze v době přepravních špiček pracovních dnů.

V ostatních případech dochází k výraznému zkrácení linek veřejné linkové osobní dopravy, a to z nově vzniklých terminálů (železnice/autobus) v Sobotíně, Velkých Losinách a v Koutech nad Desnou, Ski areálu, odkud se jednotlivé spoje doplňkových linek rozjíždějí paprskovitě, navrhované zejména jako radiální, případně diametrální. (17) Schéma vedení linek je v příloze E.

### **2.1.1 Přestupní terminály**

Podkapitola popisuje zejména přestupní možnosti ve vybudovaných přestupních terminálech.

#### **Šumperk:**

- pro železniční dopravu nelze vytvořit periodický jízdní řád z důvodu nutného zachování přípojů na/z vlaků dopravce České dráhy, a. s. a dále s ohledem na možnosti infrastruktury ŽD. Zde je tedy nutné zavést periodický jízdní řád v rámci celého Olomouckého kraje a opětovně posoudit možnosti infrastruktury Železnice Desná;

#### **Petrov nad Desnou:**

- vybudován jednoduchý přestupní terminál vlak/autobus, který je umístěn v těsné blízkosti ŽST Petrov nad Desnou;
- umožňuje přestup mezi železniční dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou (v tomto případě je možné směřovat i dálkové linky veřejné osobní dopravy);
- přestup na vlak ve směru Šumperk, Sobotín a Kouty nad Desnou;
- přestup na linku č. 2 ve směru Sobotín (pouze v přepravních špičkách pracovních dnů)/Šumperk a na linku č. 4 ve směru Rejchartice/Šumperk;

### **Sobotín:**

- vybudován jednoduchý přestupní terminál vlak/autobus, kde jsou zajištěny přestupní vazby mezi spoji;
- umožněn přestup mezi železniční dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou (případně je možné směřovat i dálkové linky veřejné osobní dopravy);
- přestup na vlak ve směru Petrov nad Desnou;
- přestup na linku č. 2 ve směru Sobotín/Šumperk (pouze v přepravních špičkách pracovních dnů) a na linku č. 5 ve směru Vernířovice a Rudoltice;

### **Velké Losiny:**

- vybudován důležitý přestupní terminál nově v blízkosti ŽST;
- garantovány přestupní vazby vlak/autobus, trasovány všechny linky veřejné linkové osobní dopravy včetně dálkových;
- přestup na vlak ve směru Kouty nad Desnou/Šumperk;
- přestup na linku č. 1 ve směru Červenohorské sedlo/Šumperk, na linku č. 6 ve směru Žárová/Bukovice a Maršíkov;

### **Kouty nad Desnou, Ski areál:**

- vybudován důležitý přestupní terminál společný pro vlak/autobus/lanovou dráhu;
- zaručeny přestupní vazby vlak/autobus včetně dálkových linek veřejné linkové osobní dopravy;
- přestup na vlak směr Šumperk;
- přestup na linku č. 1 ve směru Červenohorské sedlo/Šumperk;
- přestup na lanovou dráhu.

## **2.1.2 Popis linek**

**Železniční doprava** – sestává z drah regionálních Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou – Sobotín, na kterých jsou umístěny ŽST Petrov nad Desnou, Sobotín, Velké Losiny a Kouty nad Desnou, a příslušných zastávek. V navrhovaném řešení jsou naplánovány dvě nové zastávky – Velké Losiny zámek a Loučná nad Desnou-Kociánov.

**Veřejná linková osobní doprava** – zde dochází k největším změnám v případě varianty A. Na většině linek dochází ke změně výchozích nebo konečných zastávek z důvodu zkrácení linek do přestupních terminálů k železnici. Centrálním přestupním uzlem se tak stává ŽST Velké Losiny, kde budou navazovat na kolejovou dopravu spoje zejména malými autobusy do Bukovic, Maršíkova a Žárové. Dále je uvedena charakteristika jednotlivých linek:

*Linka č. 1* – je vedena v trase Šumperk – Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou, Červenohorské sedlo, tj. ve stávající trase linky 930208. Trasa je paralelní s železnicí, ale obsluhuje navíc části Rapotína a Loučné nad Desnou, které jsou železniční dopravě vzdáleny. Slouží tak jako doplňková linka k páteřní železniční dopravě a v úseku z Koutů nad Desnou, Ski areálu na Červenohorské sedlo ji lze využít jako návaznou se sezónním jízdním řádem, kdy je nutné navýšit počet spojů především v zimní období do lyžařského areálu Červenohorské sedlo nebo podobně jako Turistbus Jeseníky v letním období.

*Linka č. 2* – trasa vede souběžně s linkou č. 1 ze Šumperka do Rapotína a dále přes terminál u ŽST Petrov nad Desnou do Sobotína. Její trasa vychází z linky 930215. Opět se jedná o paralelní vedení linky se železnicí v posledním úseku, a proto je kladen důraz na vedení spojů v době, kdy nedochází k souběhu jízdy vlaku a autobusu. Zejména v úseku Petrov nad Desnou – Sobotín jsou vedeny spoje pouze v přepravních špičkách pracovních dnů.

*Linka č. 3* – vedená ze Šumperka do Hraběšic nedoznává změn a rozsah dopravy je totožný s linkou 930214.

*Linka č. 4* – je trasována ze Šumperka přes Vikýřovice, terminál u ŽST Petrov nad Desnou a Rapotín do Rejchartic. Vychází tedy z linky 930210, která vede souběžně se železniční tratí v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou, ale obsluhuje více zastávek hůře dostupných při použití železnice. Ponechána je zde možnost variantního vedení spojů se zajížděním do terminálu u ŽST Petrov nad Desnou nebo přímého vedení spojů v trase Šumperk – Rapotín – Rejchartice (mimo terminál).

*Linka č. 5* – je vedena z přestupního terminálu u ŽST Sobotín do Vernířovic a Rudoltic, její trasa vychází z linky 930215. Příklad periodického jízdního řádu linky je uveden v příloze H.

*Linka č. 6* – vychází z terminálu u ŽST Velké Losiny do Žárové, Bukovic a Maršíkova obsluhuje tak podstatnou část obce Velké Losiny. Pokrývá tak spoje linky 930218. Vzor periodického jízdního řádu linky je uveden v příloze I.

### 2.1.3 Dopravní prostředky

**Železniční doprava** – počítá se s nasazením moderních podvozkových motorových jednotek, které svojí kvalitou splňují nejpřísnější ekologické limity, jsou oblíbené pro svůj klidný chod a v konečných stanicích odpadá objíždění souprav, které zbytečně prodlužuje pobyt v případě vzniklého zpoždění. Toto se potom přenáší na obrátový spoj a narušuje včasné plnění grafikonu vlakové dopravy. Jedná se tak například o jednotky Desiro VT642 známé z provozu dopravce DB AG na obrázku 9, RegioShark řady 844 na obrázku 10 nebo RegioSpider řady 840/841, které používá dopravce ČD, a. s.



**Obrázek 9** Motorová jednotka Desiro VT642

**Zdroj:** autor

V navrhovaných řešeních je počítáno s vlastnictvím železničních dopravních prostředků opět v majetku Svazku obcí údolí Desné. Výhodou je, že dopravce, který zabezpečuje provozování drážní dopravy, nemusí poptávat požadovaná vozidla a je tak schopen v relativně krátké době zabezpečit provoz. K tomu využívá pouze svých zaměstnanců. Další výhodou je podoba

vozidla z pohledu funkce vnitřního uspořádání vozidel s ohledem na konkrétní potřeby v dané oblasti. Možnou nevýhodou je potom servis provozovaných vozidel, který si musí zajistit majitel nebo vybraný dopravce. Podstatným problémem však může být finanční situace místní samosprávy, kdy stav veřejného rozpočtu neumožňuje vždy objednávat u dopravců potřebný rozsah dopravy, natož pak pořízení moderních vozidel.

Moderní klimatizovaná vozidla s vakuovými toaletami, internetovým připojením a příjemným interiérem však k současné době patří a může vést k nárůstu používání veřejné dopravy.



**Obrázek 10** Motorová jednotka ř. 844 RegioShark

**Zdroj:** autor

**Veřejná linková osobní doprava** – na linky č. 1 a 2 regionální linkové osobní dopravy jsou nasazována vozidla pro příměstskou dopravu na krátké vzdálenosti SOR typu C, případně nízkopodlažní autobusy SOR typu CN, které by byly vhodné na linku č. 1. Ta je trasována přes obec Velké Losiny a je zde tedy možnost přepravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace do okolí lázní. Počet míst k sezení se pohybuje v rozmezí od 34 do 83 dle

konkrétního typu. (18) Takový počet míst je pro dané linky dostačující, neboť může pokrýt i velmi obsazované spoje v přepravních špičkách. Vozidlo SOR typu C je představeno na obrázku 11.



**Obrázek 11** Autobus SOR pro příměstskou dopravu

**Zdroj:** autor

Na zbývajících doplňkových linkách č. 3 – 6 jsou využity nízkopodlažní malé autobusy například typu SOR BN 8.5, které mají dostatečný počet míst vzhledem ke svému využití na krátkých trasách a jsou také vhodné pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Počet míst k sezení se pohybuje dle typu konkrétního vozu v rozmezí 30 – 40. (18) Výhodou je potom délka malého autobusu, který nemá problémy na úzkých pozemních komunikacích, zejména v zatáčkách. Mezi nevýhody patří menší počet přepravovaných cestujících, kdy může nastat problém při přepravě neohlášených větších skupin.

Na obrázku 12 je příklad malého autobusu, který provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.





Obrázek 12 Malý autobus SOR typu BN

Zdroj: autor

## 2.2 Varianta B

Podstatnou změnou proti variantě A je zastavení osobní dopravy na trati Petrov nad Desnou – Sobotín, kde je minimální poptávka po přepravě cestujících. Náhradou je tedy plně využita linka č. 2, která vede souběžně s železniční tratí do Sobotína. Na rozdíl od předchozí varianty by v tomto případě byla provozována v celém úseku celodenně a terminál u ŽST Petrov nad Desnou by pro ni byl centrálním přestupním bodem s dalšími možnostmi využití železnice. Zrušením železničního spojení a současným prodloužením trasy linky č. 2 by tak došlo paradoxně k zachování přímého spojení spádového města Šumperk s obcí Sobotín a částmi Rudoltice a Klepáčov. Schéma vedení linek je v příloze F.

V období přepravních špiček pracovních dnů je dále vedena jako náhrada za zrušenou železniční dopravu v úseku Petrov nad Desnou – Sobotín také linka č. 5, která je prodloužena a tvoří tak přímé spojení terminálu u ŽST Petrov nad Desnou s dolní částí obce Sobotín

a především pak s obcí Vernířovice. Souběh spojů na linkách č. 2 a 5, které budou vznikat z důvodu přípojů v terminálu u ŽST Petrov nad Desnou, lze chápat jako posílení spojů linky č. 5 v nejméně vytiženém úseku, aby nedocházelo k přepřehování malých autobusů, které budou na této doplňkové lince jezdit. Větší frekvenci cestujících tak lze přepravit ve spojích linky č. 2

Z důvodu zjednodušení jsou dále uvedeny pouze změny, ke kterým dochází oproti variantě A.

### **2.2.1 Přestupní terminály**

Na prodloužení trasy linky č. 5 je nutné reagovat změnou uspořádání jednotlivých autobusových stání v terminálu u ŽST Petrov nad Desnou, jelikož zde bude docházet k potkávání spojů linek č. 2, 4 a 5 čekajících i na přípojné vlaky.

#### **Petrov nad Desnou:**

- zřízen přestupní terminál vlak/autobus, který je umístěn v těsné blízkosti ŽST Petrov nad Desnou;
- umožňuje přestup mezi železniční dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou (v tomto případě je vhodné směřovat i dálkové linky veřejné osobní dopravy);
- přestup na vlak ve směru Šumperk a Kouty nad Desnou;
- přestup na linku č. 2 ve směru Sobotín/Šumperk, na linku č. 4 ve směru Rejchartice/Šumperk a také na linku č. 5 ve směru Sobotín a Vernířovice;

#### **Sobotín:**

- v případě této varianty není nutné vybudovat přestupní terminál z důvodu zrušení osobní dopravy. Případné přípoje mezi linkami č. 2 a 5 lze řešit bližším umístěním zastávkových označků na zastávce Petrov nad Desnou, u konečné žel. st.;
- přestup na linku č. 2 ve směru Sobotín (Rudoltice) a Petrov nad Desnou, Šumperk a na linku č. 5 ve směru Vernířovice a Petrov nad Desnou.

### **2.2.2 Popis linek**

**Železniční doprava** - jak již bylo zmíněno výše, varianta B předpokládá zachování železniční dopravy pouze na frekventovanějším úseku ze Šumperka do Koutů nad Desnou. Úsek

z Petrova nad Desnou do Sobotína je využíván mimo přepravní špičky velmi slabě. Také varianta B počítá s terminálem Kouty nad Desnou, Ski areál.

**Veřejná linková osobní doprava** – největší změny jsou vyvolány využitím linky č. 2, která bude nově jezdit v celém úseku celodenně a u linky č. 5 změna spočívá v prodloužení trasy ze Sobotína do terminálu u ŽST Petrov nad Desnou. Zároveň tak bude doplňovat nabídku spojů linky č. 2. Centrálním přestupním uzlem se v této variantě tak stává mimo terminálu ŽST Velké Losiny také terminál u ŽST Petrov nad Desnou, kde musí být zajištěny přestupní vazby mezi vlakovými a autobusovými spoji nově do obcí Sobotín a Vernířovice.

*Linka č. 2* – její trasa zůstává v nezměněné poloze, avšak v úseku Petrov nad Desnou – Sobotín je vedena celodenně, nově vedena jako páteřní autobusová linka za zrušenou osobní dopravu na souběžně vedené železniční trati.

*Linka č. 5* – je vedena z přestupního terminálu u ŽST Petrov nad Desnou do Vernířovic a má tak společný úsek z Petrova nad Desnou do Sobotína s linkou č. 2. Její spoje tak doplňují nabídku spojů na společném úseku.

### **2.2.3 Dopravní prostředky**

V případě varianty B nevzniká potřeba využití jiných dopravních prostředků, než jsou použity v předchozí variantě, neboť se mění pouze trasy linek. Za zmínku však stojí fakt, že na páteřních linkách jsou nasazována kapacitně větší vozidla (železnice – možnost řazení více jednotek, autobusy – např. SOR C12) na rozdíl od doplňkových linek, kde postačují méně kapacitní vozidla (malé autobusy).

Rozložením míst se v jednotlivých dopravních prostředcích navzájem doplňuje kapacitní železniční doprava o souběžně vedoucí linku č. 1 ze Šumperka směr Velké Losiny a Kouty nad Desnou nebo linka č. 2 a souběžně vedoucí doplňková linka č. 5, kde jsou nasazovány malé nízkopodlažní autobusy.

### **3 POSOUZENÍ NÁVRHU NOVÉHO KONCEPTU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI**

V oblasti, která se těší velkému zájmu návštěvníků, je prioritní dobře fungující systém veřejné dopravy. Možné řešení nového uspořádání představují dvě varianty. Obě zahrnují železnici jako páteřní dopravu, která představuje zejména ekologický dopravní prostředek. Od ní jsou vedeny spoje veřejné linkové osobní dopravy, které musí na železnici navazovat a umožňovat zejména v přestupních terminálech přípoje a zajišťovat tak možnost pohodlného přestupu cestujících mezi spoji.

#### **3.1 Srovnání nového konceptu se současným stavem**

Ve všech případech plní železniční doprava hlavní roli v organizování dopravy v údolí Desné četností spojů i rozložením zastávek. Protože jsou však možnosti železniční infrastruktury za stávajícího stavu limitující, mělo by být cílem místní samosprávy zvýšení kapacity železnice.

Mezi hlavní úkoly tak jednoznačně patří:

- důraz na bezpečnost provozu zajištěnou zvýšením kategorie zabezpečení provozované dráhy;
- s tím související zvýšení traťové rychlosti, které povede ke zkrácení jízdních dob a tím k větší efektivnosti využití drážních vozidel, zaměstnanců a také k přilákání nových cestujících, pro které je rychlost přepravy důležitým aspektem pro používání veřejné dopravy;
- případná elektrifikace úseku Šumperk – Kouty nad Desnou s důrazem na životní prostředí v Chráněné krajinné oblasti Jeseníky;
- další modernizace a výstavba terminálů včetně audiovizuálních informačních zařízení;
- výstavba nových zastávek (Velké Losiny zámek, Loučná nad Desnou-Kociánov, Kouty nad Desnou-Ski areál);
- pořízení nových drážních vozidel, nejlépe jednotek, které budou poskytovat lepší kulturu cestování;

- stálý jízdní řád, který obsahuje co nejméně omezení, neboť ty jeho kvalitu omezují a pro případné cestující jsou jeho omezení (např. jízda spojů v pracovní dny, soboty, neděle a svátky) chápány negativně;
- snaha o zavedení periodického jízdního řádu (vychází z úprav železniční infrastruktury – možnost křižování v jiných dopravních apod.). (19)

V případě veřejné linkové dopravy je nutné vyřešit souběh linek se železniční dopravou, kde dochází k „rozmělnění“ frekvence cestujících mezi spoje, které jedou ve stejných časových polohách a dochází tak malému využití kapacity dopravních prostředků, které nabízí. Současné vedení linek je na schématu v příloze G.

Hlavními úkoly ve veřejné linkové dopravě by měly být:

- přepracovat současné jízdní řády tak, aby nedocházelo k souběžným jízdám vlaky/autobusy;
- pozměnit trasování linek, aby nedocházelo k souběžnému vedení s železniční dopravou;
- zavedení periodického jízdního řádu (současně se železnicí) s důrazem na zachování přípojů v důležitých přestupních místech.

Obě varianty tedy počítají s výstavbou dopravních terminálů u ŽST Petrov nad Desnou, Velké Losiny, Sobotín (pouze varianta A) a v Koutech nad Desnou, Ski areál, kde dochází k provázání železniční a veřejné linkové osobní dopravy. Tyto terminály mají rozdělena stání pro veřejnou dálkovou linkovou dopravu, doplňkové linky jako veřejnou regionální linkovou dopravu a stání pro linky speciálního určení (např. školní linka, cyklobusy, skibusy, případně turistbusy). Místo kolem terminálu by šlo využít i pro nově zřízené parkoviště typu P+R.

Ty v současné době vybudovány nejsou a na všech místech je nutné překonat různě dlouhou cestu pro změnu dopravního prostředku. V případě navrhovaného terminálu u ŽST Petrov nad Desnou je vzdálena zastávka veřejné linkové dopravy Petrov nad Desnou, rozc. k žel. st. od ŽST přibližně 400 m a spoje na sebe navzájem ve většině případů nenavazují. Přímou u výpravní budovy však byla před několika lety zřízena zastávka Petrov nad Desnou, žel. st., kde je zajištěn přípoj na/z vlaku pouze dvěma spoji linky 930215 v pozdních večerních a brzkých ranních hodinách pracovních dnů. Na obrázku 13 je vidět za zastávkou Petrov

nad Desnou, rozc. k žel. st. vzdálenost, kterou je nutné překonat v případě přestupu vlak/autobus.



**Obrázek 13 Zastávka Petrov nad Desnou, rozc. k žel. st.**

**Zdroj: autor**

Návrh varianty A představuje zřízení přestupního terminálu u ŽST Sobotín a zastávky veřejné linkové dopravy Petrov nad Desnou, u konečné žel. st., kde jsou zajištěny přípoje mezi spoji vlaků a autobusů linky č. 2 a 5. Podstatou je garance čekání přípojných spojů tak, aby byla zaručena spolehlivost veřejné dopravy. Terminál navazuje přímo na výpravní budovu a přestupní doba se tak snižuje na minimum. Dále není nutné překonávat frekventovanou silnici I. třídy. V případě varianty B se s terminálem v Sobotíně nepočítá z důvodu zastavení osobní dopravy a jejím nahrazením linkami č. 2 a 5 do terminálu u ŽST Petrov nad Desnou případně až do Šumperka. Zastávky veřejné linkové dopravy by tak zůstaly v nezměněné poloze, jak je vidět na obrázku 14.

V současnosti je doba potřebná na přestup vlak – autobus přibližně 2 minuty a přípoj je zajištěn pouze u jednoho spoje linky 930215 v pracovní den. Ostatní spoje nenavazují, protože linka 930215 je vedena přímo ze Šumperka do Sobotína a Vernířovic.



**Obrázek 14** Zastávka Petrov nad Desnou, u konečné žel. st.

**Zdroj:** autor

Terminál v obci Velké Losiny je v obou návrzích nově umístěn v těsné blízkosti ŽST Velké Losiny. To zaručuje snadný a rychlý přestup na regionální spoje veřejné linkové osobní dopravy. Výchozí je zde linka č. 6, která střídavě obsluhuje malými autobusy části Žárová, Bukovice a Maršíkov. Terminál je vhodné využít také pro zastavování dálkových autobusových spojů. Trasovány sem budou také sezónní cyklobusy, skibusy případně turistibusy. Současná zastávka Velké Losiny, hotel Praděd tak přestane být využívána. Nový terminál je od centra obce umístěn přibližně 100 m.

Přesunutím terminálu do nové polohy nedojde ke zhoršení docházkové vzdálenosti cestujících, ale ke spojení železniční a veřejné linkové osobní dopravy. Na obrázku 15 lze

vidět nevyužitý prostor před ŽST Velké Losiny, který slouží k uložení hromadných substrátů a netvoří tak příjemný pohled pro cestující a návštěvníky lázeňského města, kteří použijí železniční dopravu.

Na místě zastávky Velké Losiny, hotel Praděd by mohlo být vystavěno parkoviště typu P+R, které by sloužilo i pro návštěvníky města. Jeho kapacita by nebyla velká, ale potenciál místa poblíž přestupního terminálu a centra obce by byl určitě využit.



**Obrázek 15** Nevyužitý prostor před ŽST Velké Losiny

**Zdroj:** autor

Nyní je v obci Velké Losiny umístěna zastávka veřejné linkové dopravy Velké Losiny, hotel Praděd ve vzdálenosti přibližně 0,5 km od ŽST Velké Losiny a možnost přestupu mezi různými druhy dopravy je tím téměř znemožněna. Jedná se ale o důležitý přestupní bod, kdy současná linka 930218 obsluhuje svými spoji nejen celou obec, ale i všechny její přilehlé části. Obrázek 16 ukazuje současnou zastávku Velké Losiny, hotel Praděd. Tu dnes představují zastávkové označníky na vyvýšeném nástupišti zvlášť pro každý směr jízdy.



Na obrázku je vidět nástupiště směr Šumperk a Jindřichov na Morově přes Velké Losiny, část Žárová. Chybí také bezbariérové přístupy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, což by mělo být v lázeňské obci samozřejmostí.



**Obrázek 16 Zastávka Velké Losiny, hotel Praděd**

**Zdroj: autor**

Poslední navrhovaný je terminál Kouty nad Desnou, Ski areál, do kterého je prodloužena železniční trať ze ŽST Kouty nad Desnou. Je zde umožněn přestup na linku č. 1 směr Červenohorské sedlo, případně na skibusy, cyklobusy a turistické autobusy, dále se nachází přímo v lyžařském areálu, kde je možnost přestupu na lanovou dráhu na vrchol sjezdovky Medvědí (1095 m. n. m.) (20). Přilehlé prostranství by mohlo opět sloužit jako kapacitní parkoviště P+R, kdy dochází hlavně v zimní sezóně nebo v případě konání různých soutěží k rychlému vyčerpání volných parkovacích míst. Na obrázku 17 je vidět Ski areál Kouty včetně parkoviště. Po pravé straně je uvažováno prodloužení železniční tratě do výše situovaného terminálu. Dnes je zde účelová komunikace k dolní stanici lanové dráhy.



**Obrázek 17** Ski areál Kouty

**Zdroj:** autor

Současná ŽST Kouty nad Desnou je vzdálena od Ski areálu Kouty přibližně 1 km podél silnice I. třídy bez chodníku. Zastávka veřejné linkové dopravy Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou, pošta je umístěna 300 m za nádražím a opět není reálná možnost zachování přípojů zvláště v případě zpoždění spojů. Zastávka Loučná nad Desnou, Kouty nad Desnou, rest., má svým umístěním výbornou polohu přímo u vstupu do Ski areálu Kouty. Do prodloužení železniční tratě však netvoří žádné další možnosti přestupu, vyjma lanové dráhy. Díky vybudovanému parkovišti však slouží potřebám cestujících, kteří využili individuální dopravu a dále chtějí pokračovat na Červenohorské sedlo, kde je problém s nedostačující kapacitou parkovacích míst. Na obrázku 18 je pohled na ŽST Kouty nad Desnou, příjezdová pozemní komunikace je úzká a neumožňuje zřízení přestupního terminálu přímo zde. Omezené prostory potom nedovolují ani výstavbu parkoviště typu P+R.



**Obrázek 18** ŽST Kouty nad Desnou

**Zdroj:** autor

V případě vedení linek vychází uvedené varianty z umístění železniční tratě, kde již nelze měnit trasování linky, ale upravovat lze pouze vedení spojů a jejich četnost.

Varianta A počítá s využitím **železniční dopravy** v současné podobě, kdy lze přizpůsobit jízdní řády potřebám obcí a jejich obyvatelům. V případě varianty B není využita železniční trať v úseku Petrov nad Desnou – Sobotín a je nahrazena spoji veřejné linkové osobní dopravy. Obě navrhované varianty počítají s dostavbou železnice v části obce Kouty nad Desnou do Ski areálu Kouty a s výstavbou nových železničních zastávek Velké Losiny zámek a Velké Losiny- Kociánov. Periodický jízdní řád nelze aplikovat z důvodu zachování přípojů v ŽST Šumperk, aby nedošlo k odtržení železnice se zbytkem sítě v ČR, což by mělo negativní účinky v podobě úbytku cestujících v údolí Desné s ohledem na turistický potenciál oblasti a zvýšení individuální dopravy.

Nyní je využívána železniční doprava v celé síti údolí Desné, přičemž hlavní směr ze Šumperka do Koutů nad Desnou je doplňován vloženými spoji do Velkých Losin. Spoje z Petrova nad Desnou do Sobotína jsou v přepravních špičkách vedeny již z/do Šumperka, ale nejsou plně využívány. Důvodem může být již zmiňovaný souběh se spoji veřejné linkové osobní dopavy, které jsou vedeny rovněž ze Šumperka celodenně a linky jsou trasovány až do Sobotína a jeho částí Rudoltic a Klepáčova nebo do Vernířovic. Tvoří tak přímé spojení bez přestupu na úkor železniční dopavy.

Na vlakové spoje jsou nasazovány v současnosti již nevyhovující motorové vozy ř. 810 a přívěsné vozy ř. 010 vyráběné v letech 1973 – 1982. (21) Na obrázku 19 je motorový vůz ř. 810 ŽD v ŽST Šumperk.



**Obrázek 19 Motorový vůz ř. 810**

**Zdroj: autor**

Motorové vozy prošly před nasazením do provozu k ŽD modernizací interiéru. Ta spočívala ve výměně koženkových potahů za příjemnější mikroplyš a v přetěsnění oken. Obrázek 20

představuje provozovanou motorovou jednotku ř. 814 (Regionova), která zasáhla do provozu v době modernizace totožných vozidel u dopravce České dráhy, a. s. Celkově však vozový park již neodpovídá moderním trendům cestování. Všechna vozidla jsou dvounápravová a z toho důvodu je jízda vozidla neklidná. Podstatné a v České republice zatím ojedinělé je, že všechna tato používaná drážní vozidla vlastní Svazek obcí údolí Desné.



**Obrázek 20** Motorová jednotka ř. 814 Regionova

**Zdroj:** autor

Na všechny spoje regionální veřejné linkové osobní dopravy jsou nasazovány vozy typu Karosa C954 nebo SOR C, které jsou však pro některé linky kapacitně naddimenzované. (6) Tento problém však může být způsoben tím, že dopravce Arriva Morava, a. s. vozidla s menší kapacitou v podobě malých autobusů ve vozovém parku v oblasti nemá nebo není tato skutečnost místní samosprávou požadována. Na obrázku 21 je pohled na autobus Karosa C954.



**Obrázek 21** Autobus Karosa C954

**Zdroj:** autor

V případě **veřejné linkové osobní dopravy** je počítáno v obou variantách se zavedenými linkami č. 1 a 2 jako páteřními (linka č. 2 je považována za páteřní pouze ve variantě B) a linkami č. 3 – 6, které tvoří síť doplňkových linek k železniční dopravě v celém údolí Desné.

*Linka č. 1* ze Šumperka na Červenohorské sedlo je vedena přes Rapotín, terminál Velké Losiny, Loučnou nad Desnou a terminál Kouty nad Desnou, Ski areál. Obsluhuje tedy oblasti Rapotína, Loučné nad Desnou a Červenohorské sedlo, které nejsou obslouženy železniční dopravou. V terminálu Kouty nad Desnou, Ski areál jsou zajištěny přípoje mezi vlaky ze Šumperka na její spoje směr Červenohorské sedlo. Tento směr je silný v období zimy a léta, kdy je vysoká poptávka cestujících po přepravě do horských středisek. Zároveň je možné nahradit touto linkou železniční spoje v případě dlouhodobější výluky nebo jiných mimořádností, které vedou k zastavení provozu na železnici. Linka č. 1 tak nahrazuje dnes

provozovanou linku 930208, která je totožně vedena v celé trase. Četnost spojů je minimální. Tvoří ji 3 spoje v pracovní dny a 2 spoje v soboty, neděle a státem uznané svátky.

*Linka č. 2* v případě varianty A vede souběžně ze Šumperka na zastávku Rapotín, u hřiště s linkou č. 1 a doplňuje tak její spoje. Dále je vedena do terminálu u ŽST Petrov nad Desnou, kde zajišťuje přípoje k vlakům/na vlaky ve směru Šumperk, Sobotín a Kouty nad Desnou. V přepravních špičkách pracovních dnů jsou potom vybrané spoje vedeny až do zastávky Sobotín, Rudoltice, Rychta přes terminál u ŽST Sobotín, kde doplňují spoje linky č. 5, tak aby bylo zajištěno přímé spojení ze Šumperka. Varianta B potom s linkou č. 2 počítá jako s náhradou za železniční spoje a z terminálu u ŽST Petrov nad Desnou do zastávky Petrov nad Desnou, u konečné žel. st. je vedena souběžně s linkou č. 5, dále pokračuje samostatně do konečné zastávky Sobotín, Rudoltice, Rychta. Linka č. 2 je tak téměř totožná s trasou současné linky 930215, která je v úseku Šumperk – Petrov nad Desnou, u konečné žel. st. vedena souběžně s železniční dopravou. Polovina spojů linky je vedena ve směru ze Šumperka přes Vikýřovice, v opačném směru je potom většina spojů vedena přes Rapotín a Vikýřovice tak objíždějí.

*Linka č. 3* je v případě obou variant vedena ve stejné trase jako v současnosti vedená linka 930214. Ze Šumperka vede přes dolní část obce Vikýřovice a dále do Hraběšic. Počet spojů odpovídá dnešnímu stavu a není nutné jej dále navyšovat vzhledem k nízké frekvenci cestujících. Dva páry spojů jsou pod číslem této linky vedeny do zastávky Vikýřovice, BC MORAVA. Ty slouží především k přepravě zaměstnanců, kteří pracují v blízkém okolí této zastávky.

*Linka č. 4* zajišťuje v případě varianty A a B spojení Šumperka s obcí Rejchartice přes Vikýřovice, terminál u ŽST Petrov nad Desnou a Rapotín. V úseku Šumperk – terminál u ŽST Petrov nad Desnou je vedena souběžně s železniční dopravou, ale obsluhuje na něm více zastávek v obci Vikýřovice. Linka je totožná s linkou 930210, která v současnosti ovšem nezajíždí k ŽST Petrov nad Desnou. Spoje jsou vedeny v trase Šumperk – Vikýřovice – Rapotín – Rejchartice nebo variantně několik spojů mimo Vikýřovice. Linka tak dnes není závislá na vlakových spojích.

*Linka č. 5* je v navrhovaném řešení varianty A výchozí u terminálu v ŽST Sobotín a je dále vedena do Sobotína, části obce Rudoltice, Klepáčova nebo Vernířovic. Garantovány jsou tak

připoje mezi vlaky a autobusy v tomto terminálu, případně na spoje linky č. 2, která je vedena do zastávky Sobotín, Rudoltice, Rychta v přepravních špičkách pracovních dnů. V případě varianty B je linka vedena od terminálu u ŽST Petrov nad Desnou přes Sobotín do Vernířovic náhradou za zrušenou železniční dopravu a v souběhu s linkou č. 2, která je vedena celodenně ze Šumperka opět do zastávky Sobotín, Rudoltice, Rychta. V současné době obsluhuje zmiňované oblasti linka 930215 výchozí ze Šumperka, kdy některé spoje jsou vedeny jen do Vernířovic nebo do zastávky Sobotín, Rudoltice, Rychta a některé spoje obslouží území celé.

*Linka č. 6* obsluhuje v obou případech pouze obec Velké Losiny a spojuje její části Bukovice, Žárová a Maršíkov. Plní tak svým způsobem funkci linky městské hromadné dopravy. Výchozí je z terminálu u ŽST Velké Losiny a střídavě obsluhuje část Bukovice a Maršíkov nebo Žárová. V současnosti celou oblast obsluhuje linka 930218, která je výchozí ze Šumperka a všechny spoje zajíždí na zastávku Velké Losiny, hotel Praděd, která je v centru obce, odtud jsou potom některé spoje vedeny do ostatních částí obce.

### **3.2 Srovnání nového konceptu s podobnou oblastí v ČR**

Srovnání lze provést s městem Adamov v Jihomoravském kraji, který má 4591 obyvatel (stav k 1. 1. 2013) (4) a jeho dopravní obslužností. Dopravu ve městě a v celém kraji organizuje společnost Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, a. s. (KORDIS JMK), která zodpovídá za celý integrovaný dopravní systém. Počet obyvatel i charakter železniční a veřejné linkové osobní dopravy tak odpovídá oblasti údolí Desné.

Město Adamov leží na důležité železniční trati č. 260 Česká Třebová – Brno, která je součástí 1. železničního koridoru. Železniční doprava je v integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) koncipována jako páteřní a z toho vychází i sestavený jízdní řád, kdy osobní vlaky dopravce České dráhy, a. s. jezdí v pracovní dny v přepravních špičkách v intervalu 20 min., v dopoledním dopravním sedle potom 30 min. a v nočních hodinách v intervalu 60 min. V soboty, neděle a svátky je zaveden celodenní interval 60 min. (9)

Na území města je umístěna ŽST Adamov, kde je umožněn přestup na zastávce veřejné linkové osobní dopravy Adamov, žel. st., na spoje dvou linek 729157 Vyškov – Račice – Bukovinka – Křtiny – Adamov a 715721 Adamov: Adamov III – Železniční stanice - Horka.



Blíže centru města se nachází zastávka Adamov zastávka, v jejíž blízkosti je umístěna zastávka veřejné linkové osobní dopravy Adamov, žel. zast. Na obě linky jsou nasazovány autobusy Karosa dopravce ČAD Blansko, a. s. (22)

Linka 729157 plní funkci příměstské linky, která má zaveden taktový jízdní řád. Spoje jezdí ve dvouhodinovém taktu v pracovní dny v době od 4:15 h. do 24:00 h. a ve čtyřhodinovém taktu v soboty, neděle a státem uznané svátky potom v době od 4:45 h. do 20:15 h. (9)

Linka 715721 je koncipována jako linka městské hromadné dopravy a spojuje městské části Adamov, Horka a Adamov III. V pracovní dny je linka v provozu v době od 5:00 h. do 22:30 h. Interval mezi spoji v ranní přepravní špičce je 12 – 30 min., v dopoledním a večerním sedle je interval mezi spoji 60 min. a v odpolední špičce potom 30 min. Mimo pracovní dny je linka provozována v intervalu 75 – 120 min. v době od 13:00 h. do 20:00 h. (9)

Na zastávce veřejné linkové dopravy Adamov, žel. st. je garantován přípoj mezi vlaky a autobusy v rámci IDS JMK, tzn. spoje čekají na zpožděné vlaky stanovenou dobu. Jízdní řády dotčených linek jsou tak postaveny na návaznostech na zajištění přestupů. Na zastávce Adamov, žel. zast. však tato garance přestupu zaručena není, takže jsou cestující vedeni k využívání přípojů u ŽST Adamov.

### **3.3 Doporučení vhodné varianty**

Po srovnání současného stavu uvedeného v kapitole 2 a následné podrobné analýze důležitých aspektů v této kapitole je vhodná varianta A.

Pro vybranou variantu hovoří několik faktorů, které jsou dodrženy z hlediska tvorby dopravních systému:

- železniční doprava splňuje kritérium páteřní role systému v příměstské dopravě – jsou zde sice již zmiňovaná omezení infrastruktury, ale ty lze z dlouhodobého hlediska postupně odstraňovat;
- možnost operativního zvýšení nebo snížení nabízené kapacity míst v drážních vozidlech na jednotlivých spojích;
- změnou tras ve veřejné linkové osobní dopravě lze docílit převedení části cestujících na železniční dopravu a tím jednoznačně identifikovat hlavní přepravní proud, současně toto povede ke zvýšení využitelnosti železniční dopravy;

- vybudováním nových přestupních terminálů vzniknou sice náklady, tím však je splněna další podmínka spolehlivého fungování veřejné dopravy, a to především v propojení jednotlivých druhů dopravy na jmenovaných přestupních terminálech;
- odstranění souběhu více druhů dopravy na uvedených úsecích, toto opět povede k většímu využívání spojů daných linek železniční dopravy, to se týká především linek č. 2, 5 a 6 v porovnání s nynějším vedením tras linek 930215 a 930218. Za zrušené spoje veřejné linkové osobní dopravy v úseku ze Šumperka do zastávky Velké Losiny, hotel Praděd lze navýšit počet spojů jezdících na nově navrhovaných linkách č. 2, 5 a 6;
- pořízením nových drážních vozidel dojde k úspoře nákladů na pohonné hmoty, servis, ale i k menšímu opotřebení infrastruktury;
- počet linek veřejné linkové dopravy zůstává stejný, ale dochází k lepšímu využití některých ukazatelů přepravy, jako je přepravní vzdálenost, přepravní výkon a obsaditelnost vozidel.

Podstatnou výhodou varianty A tak je možné navýšení spojů na jednotlivých linkách veřejné linkové dopravy, neboť dojde k úspoře přepravní vzdálenosti a přepravního výkonu zrušením souběžných jízd spojů na úkor železniční dopravy. Celkový objem potřebných finančních prostředků tak lze zachovat optimalizací sítě linek v předmětné oblasti.

## ZÁVĚR

Práce má za cíl představit oblast údolí Desné a organizaci dopravy v této části Olomouckého kraje, kde převzal nad plánováním dopravy záštitu Svazek obcí údolí Desné.

Následně jsou představeny dvě varianty řešení nové obslužnosti. V obou případech je na železnici pohlíženo jako páteřní systém a na něj závislé doplňkové spoje veřejné linkové osobní dopravy. Důraz je kladen na garanci přípojů mezi jednotlivými druhy dopravy v nově zřízených přestupních terminálech, které jsou jako podmínka spolehlivě fungujícího systému bezpodmínečně nutné. Ty jsou pak doplněny vzniklými parkovišti typu P+R jako podpora veřejné dopravy. Stejně tak je počítáno s moderními dopravními prostředky s bezbariérovým přístupem pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V poslední části je provedeno srovnání navrhovaných variant se současným stavem, kdy jsou stanoveny hlavní předpoklady pro budoucí možné změny tak, aby mohly být navrhované změny provedeny, ale také srovnání s městem Adamov v Jihomoravském kraji, kde je v provozu podobný koncept dopravy. Následně jsou zhodnoceny cíle, které si tato práce stanovila.

Těmi jsou především:

- železnice jako páteřní systém dopravního konceptu;
- vybudování přestupních terminálů, kde je umožněn přímý přestup mezi jednotlivými druhy dopravy;
- garance přípojů v přestupních terminálech;
- odstranění souběhu železniční dopravy s veřejnou linkovou osobní dopravou na stanovených relacích.

Tyto cíle mají za úkol udělat veřejnou dopravu dostupnější pro všechny cestující, aby byla nadále atraktivní a konkurovala by individuální dopravě, především pak automobilové, která zatěžuje životní prostředí.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

1. DRDLA, Pavel. *Osobní doprava*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-593-9.
2. KČT. *Hrubý Jeseník*. [1:50 000]. Praha: TRASA, spol. s r. o., 1999. Edice Klubu českých turistů č. 55. ISBN 80-85999-33-1.
3. GÁBA, Zdeněk. *Železnice Desná*. Šumperk: Svazek obcí údolí Desné, 2004. ISBN 80-85083-46-9.
4. Český statistický úřad. *Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2013*. [online]. Praha: 30. 4. 2013. [23. 12. 2013]. Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/p/1301-13>.
5. Správa železniční dopravní cesty, s. o. *Slavnostní ukončení stavby Elektrizace trati Zábřeh - Šumperk*. [online]. Praha: 3. 5. 2010. [23. 12. 2013]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zabreh-sumperk-ukonceni.html>.
6. Arriva Morava, a. s. *ARRIVA*. [online]. Ostrava: 2014. [15. 1. 2014]. Dostupné z: <http://www.arriva-morava.cz/dopravni-sluzby/>.
7. Ředitelství silnic a dálnic ČR, s. o. *Silniční a dálniční síť ČR*. [online]. Praha: 1. 1. 2014. [15. 1. 2014]. Dostupné z: [http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni\\_a\\_dalnicni\\_sit\\_CR/](http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni_a_dalnicni_sit_CR/).
8. Ředitelství silnic a dálnic ČR, s. o. *Intenzita dopravy*. [online]. Praha: 2012. [23. 12. 2013]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/Silnicni-a-dalnicni-sit/Intenzita-dopravy>.
9. Celostátní informační systém o jízdních řádech. *Jízdní řády 2013/2014*. [online]. Praha: 2014. [5. 5. 2014]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>.
10. Svazek obcí údolí Desné. *Svazek obcí údolí Desné*. [online]. Rapotín: 2009. [3. 5. 2014]. Dostupné z: <http://www.udoli-desne.cz/>.
11. SART - stavby a rekonstrukce, a. s. *Železnice Desná*. [online]. Šumperk: 2014. [3. 5. 2014]. Dostupné z: <http://www.sart.cz/zeleznice-desna/>.
12. Arriva Morava, a. s. *Jízdní řád 2013 - 2014. IDSOK Oblast Šumperk*. Olomouc: KIDSOK, 2013.

13. ZŠ a MŠ údolí Desné. *Školní autobus*. [online]. Rapotín: 2014. [24. 4 2014]. Dostupné z: <http://www.skolydesna.cz/-/skolni-autobus-1050>.
14. KIDSOK. *Výroční zpráva 2012*. Olomouc: Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o., 2013.
15. MOJŽÍŠ, Vlastislav, Milan GRAJA a Pavel VANČURA. *Integrované dopravní systémy*. 1. vydání. Praha: powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5.
16. Šumperský rej. *Horizont číslo 2001/22*. [online]. Šumperk: Městský úřad Šumperk, 14. 12. 2001. [24. 4. 2014]. Dostupné z: <http://sumpersky.rej.cz/clanky/clanek-1151/#19>.
17. ŠIROKÝ Jaromír et al. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera, o. p. s., 2011. ISBN 978-80-86530-78-9.
18. SOR, spol. s r. o. *Produkty*. [online]. Libchavy: 9. 5. 2014. [15. 5. 2014]. Dostupné z: <http://www.sor.cz/site/produkty>.
19. VONKA, Jaroslav. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-320-7.
20. Areál Kouty. *Lanovka*. [online] Kouty nad Desnou: 2014. [24. 4. 2014]. Dostupné z: <http://www.kouty.cz/leto/o-arealu-kouty/lanovky>.
21. BITTNER, Jaromír, Jaroslav KŘENEK, Bohumil SKÁLA a Milan ŠRÁMEK, *malý atlas lokomotiv 2013*. Praha: Gradis Bohemia, spol. s r. o., 2012. ISBN 978-80-86925-12-7.
22. Město Adamov. *Doprava*. [online] Adamov: 2014. [24. 4. 2014]. Dostupné z: <http://www.adamov.cz/informace/doprava/>.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha A Jízdní řady železniční a veřejné linkové osobní dopravy

Příloha B Mapa Svazku obcí údolí Desné

Příloha C Jízdní řád školní linky

Příloha D Jízdní řád Turistbusu Jeseníky

Příloha E Schéma vedení linek – varianta A

Příloha F Schéma vedení linek – varianta B

Příloha G Schéma vedení linek – současný stav

Příloha H Příklad jízdního řádu linky č. 5

Příloha I Příklad jízdního řádu linky č. 6





€ 293 Kouty nad Desnou - Šumperk, Petrov nad Desnou - Sobotín

↔ IDSOK

km	km	SART, a.s. / ARRIVA MORAVA, a.s.	Vlak	13787	13765	23859	23861	13767	23883	13769	23865	13771	23867	13773
0		Kouty nad Desnou ↔5						12 35		14 15		X 14 59		15 49
2		Loučná nad Desnou-Rejhotice ↔5						x12 38		x14 18		x15 02		x15 52
4		Loučná nad Desnou ↔5						x12 41		x14 21		x15 05		x15 55
5		Loučná nad Desnou-Filipová ↔4,5						x12 44		x14 24		x15 08		x15 58
8		Velké Losiny zastávka ↔4						x12 48		x14 27		x15 12		x16 02
9		Velké Losiny ↔2,4		11 20		X 11 44		12 52		14 31		15 16		16 06
11		Rapoltín ↔2		x11 23		x11 47		x12 55		x14 34		x15 19		x16 09
12		Rapoltín zastávka ↔2		x11 24		x11 48		x12 56		x14 35		x15 20		x16 10
13		Petrov nad Desnou ↔2		11 26		X 11 50		12 59		14 38		X 15 23		16 13
0		Sobotín ↔2,6				12 02		X 12 52		14 30		15 20		X 16 05
2		Petrov nad Desnou zastávka ↔2				x12 05		x12 55		x14 33		x15 23		x16 08
3		Petrov nad Desnou ↔2				12 07		X 12 57		14 35		15 25		X 16 10
13		Petrov nad Desnou ↔2		11 27		12 08		13 00		14 39		15 26		16 15
15		Vikýřovice-Lesní ↔2		x11 29		x12 10		x13 02		x14 41		x15 28		x16 17
16		Vikýřovice ↔1,2		x11 31		x12 12		x13 04		x14 43		x15 30		x16 19
17		Vikýřovice u penzionu ↔1,2		x11 33		x12 14		x13 06		x14 45		x15 32		x16 21
18		Šumperk 290,292 ↔1		11 36		12 17		13 09		14 47		15 35		16 24
		Zároveň na Moravě 291				12 23		13 48		15 08		16 23		16 48
km	km	SART, a.s. / ARRIVA MORAVA, a.s.	Vlak	23869	13775	13785	23871	13777	23875	13779	13781	23877	13783	23879
0		Kouty nad Desnou ↔5			16 34			17 37		X 18 59		19 46		22 10
2		Loučná nad Desnou-Rejhotice ↔5			x16 37			x17 40		x19 02		x19 49		x22 13
4		Loučná nad Desnou ↔5			x16 40			x17 43		x19 05		x19 52		x22 16
5		Loučná nad Desnou-Filipová ↔4,5			x16 43			x17 46		x19 08		x19 55		x22 19
8		Velké Losiny zastávka ↔4			x16 47			x17 50		x19 12		x19 59		x22 23
9		Velké Losiny ↔2,4			16 51		17 36	17 54		19 16		20 04		22 27
11		Rapoltín ↔2			x16 54		x17 39	x17 57		x19 19		x20 07		x22 30
12		Rapoltín zastávka ↔2			x16 55		x17 40	x17 58		x19 20		x20 08		x22 31
13		Petrov nad Desnou ↔2			16 58		17 42	18 01		X 18 23		20 11		22 34
0		Sobotín ↔2,6		X 16 57			17 54	19 20		19 20		21 04		X 23 22
2		Petrov nad Desnou zastávka ↔2		X 17 01			x17 57	x19 23		x19 23		x21 07		X 23 25
3		Petrov nad Desnou ↔2		X 17 02			17 58	19 25		19 25		21 10		X 23 27
13		Petrov nad Desnou ↔2			17 04			18 05		19 27		20 12		22 35
15		Vikýřovice-Lesní ↔2			x17 06			x18 07		x19 29		x20 14		x22 37
16		Vikýřovice ↔1,2			x17 08			x18 09		x19 31		x20 16		x22 39
17		Vikýřovice u penzionu ↔1,2			x17 10			x18 11		x19 33		x20 17		x22 41
18		Šumperk 290,292 ↔1			17 13			18 14		19 36		20 21		22 44
		Zároveň na Moravě 291			17 48			18 32		19 36		20 47		23 05

10 nejede 24., 31.XII.      16 jede v 18 a 19      20 23867 / 13773      24 jede v 18 a 19, nejede 24.XII.      26 jede v 18 a 19, nejede 24.XII.      30 23867 / 13773      34 Sobotín - Šumperk v X  
 16 nejede 24.XII.      16 jede v 18 a 19, nejede 24.XII.      20 23869 / 13775      24 jede v 18 a 19, nejede 24.XII.      26 jede v 18 a 19, nejede 24.XII.      30 23869 / 13775      34 Sobotín - Šumperk v X  
 24 jede v 18 a 19, nejede 27.XII., 2., 9.V.      26 jede v 18 a 19, nejede 27.XII., 2., 9.V.      30 23871 / 13777      24 jede v 18 a 19, nejede 27.XII., 2., 9.V.      26 jede v 18 a 19, nejede 27.XII., 2., 9.V.      30 23871 / 13777      34 Sobotín - Šumperk v @ a †  
 24 jede v X, nejede 31.XII.      26 jede v 18 a 19, nejede 31.XII.      30 23865 / 13771      24 jede v 18 a 19, nejede 31.XII.      26 jede v 18 a 19, nejede 31.XII.      30 23865 / 13771      34 Sobotín - Šumperk v @ a †

Trať 293 je součástí IDSOK, tarif a smluvní přepravní podmínky jsou uvedeny na [www.zeleznicedesna.cz](http://www.zeleznicedesna.cz).  
 Další informace o veřejné osobní dopravě jsou uvedeny na [www.kr-olomoucky.cz](http://www.kr-olomoucky.cz)  
 Pro přípoje platí všeobecné pokyny k používání JŘ, uvedené na str. A3



## 930208 Šumperk-Rapotín-Loučná nad Desnou, ČS

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Převahu zajišťuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

7	305	3	13	307	km	Tr	Tč	4	306	14	308
26	31	30	31	30				23	31	30	30
7:23	8:15	11:00	20:15	20:15	0	0	1	8:05	10:10	21:33	21:33
7:25	8:17	11:02	20:18	20:18	1	1	2	8:03	10:08	21:31	21:31
7:27			20:20	20:20	2	2	3	8:01		21:30	21:30
7:29			20:22	20:22	3	2	4	8:00		21:28	21:28
7:31			20:24	20:24	3	2	5	7:58		21:27	21:27
7:33			20:26	20:26	4	2	6	7:56		21:25	21:25
7:35			20:28	20:28	5	2	7	7:54		21:24	21:24
7:36					6	2	8				
7:37			20:30	20:30	6	2	9	7:52		21:22	21:22
	8:20	11:05			6	2	9				
	8:22	11:07			4	2	11				
	8:24	11:09			5	2	12				
7:38	8:26	11:11	20:31	20:31	6	2	13	7:50	9:56	21:20	21:20
7:40	8:28	11:13	20:32	20:32	7	2	14	7:48	9:57	21:19	21:19
7:43	8:31	11:16	20:34	20:34	8	2	15	7:47	9:55	21:17	21:17
	8:33	11:18	20:35	20:35	9	2	16		9:53	21:15	21:15
	8:36	11:20	20:37	20:37	10	2	17		9:51	21:13	21:13
	8:38		20:39	20:39	11	2	18		9:48	21:11	21:11
	8:43		20:43	20:43	14	4	19		9:43	21:07	21:07
	8:45		20:45	20:45	15	5	20		9:41	21:05	21:05
	8:48		20:47	20:47	16	6	21		9:40	21:03	21:03
	8:50		20:48	20:48	17	7	22		9:38	21:01	21:01
	8:52		20:50	20:50	18	8	23		9:37	20:59	20:59
	8:54		20:52	20:52	19	9	24		9:36	20:57	20:57
	8:56		20:54	20:54	20	10	25		9:34	20:55	20:55
	9:00				21	11	26		9:32		
	9:02				22	10	27		9:30		
	9:13				30	11	28		9:20		

↑ jede v pracovních dnech  
↑ jede v neděli a státem uznané svátky  
⊕ jede v sobotu  
⊕ jede v sobotu spoj příslušnou zastávkou projezdí  
spoj jede po jiné trase  
MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu

26 nejede od 23.12.13 do 31.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14

30 nejede 24.12.13  
31 nejede 31.12.13

Na lince platí tarif IDSOK - Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, vyhlášený dopravním. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. SMS informace o aktuálním odjezdu: zašlete SMS ve tvaru ARRIVA mezera šestimístné číslo linky mezera číslo spoje (například ARRIVA 930208 1) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3.- Kč včetně DPH. Technický službu zajišťuje ERIKA, a.s., www.platmobilem.cz. U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.

CIS JŘ © CHAPS spol. s r.o., 2.2.4812.14469.22.11.2013

## 930210 Šumperk-Vikýřovice-Rejchartice

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Převahu zajišťuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

1	5	303	9	307	11	15	305	21	301	km	Tr	Tč	2	10	304	14	308	16	20	306	302	24
4:35	6:38	9:59	10:50	12:30	12:40	15:05	16:35	18:35	18:40	0	0	1	5:14	7:35	7:30	11:45	13:26	13:35	16:00	17:30	19:15	19:23
4:37	6:40	6:57	10:52	12:32	12:42	15:07	16:37	18:37	18:42	1	1	2	5:12	7:33	7:28	11:43	13:26	13:33	15:58	17:28	19:13	19:21
4:39		6:59						18:44		3	2	3			7:26						19:11	
4:41		7:01						18:46		4	2	4			7:24						19:09	
	6:42		10:54	12:34	12:44	15:08	16:38	18:38		5	2	5		5:10	7:31	11:41	13:24	13:31	15:56	17:26	19:19	
	6:44		10:55	12:35	12:45	15:10	16:40	18:40		6	2	6		5:08	7:28	11:38	13:21	13:28	15:54	17:24	19:17	
	6:46		10:56	12:36	12:46	15:11	16:41	18:42		7	2	7		5:06	7:27	11:36	13:20	13:28	15:53	17:23	19:16	
	6:48		10:58	12:38	12:48	15:13	16:43	18:44		8	2	8		5:04	7:25	11:34	13:18	13:26	15:51	17:21	19:14	
	6:50		10:59	12:39	12:49	15:14	16:44	18:45		9	2	9		5:04	7:22	11:32	13:16	13:25	15:50	17:19	19:14	
	6:52		11:01	12:41	12:51	15:16	16:46	18:46		10	2	10		5:01	7:18	11:30	13:13	13:22	15:47	17:17	19:12	
	6:54		11:03	12:43	12:53	15:18	16:48	18:50		11	2	11		4:58	7:15	11:28	13:10	13:19	15:45	17:15	19:10	
	4:43	6:56	7:03	11:07	12:47	12:57	15:22	16:52	18:53	6	9	23	4:54	7:12	7:22	11:26	13:06	13:16	15:41	17:12	19:05	19:07
	4:45	6:59	7:06	11:11	12:51	13:01	15:26	16:56	18:55	8	11	24	4:52	7:09	7:19	11:23	13:03	13:13	15:38	17:09	19:02	19:04
	4:47	7:01	7:08	11:12	12:53	13:03	15:28	16:58	18:57	9	12	25	4:51	7:07	7:17	11:22	13:02	13:12	15:37	17:07	19:01	19:02
	4:49	7:03	7:10	11:14	12:55	13:05	15:30	17:00	18:59	10	12	26	4:49	7:05	7:15	11:20	13:00	13:10	15:35	17:05	19:00	19:00

↑ jede v pracovních dnech  
↑ jede v neděli a státem uznané svátky  
⊕ jede v sobotu  
⊕ jede v sobotu spoj jede po jiné trase  
x zastávka je jen na znamení nebo požádání  
MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu

31 nejede 31.12.13  
35 nejede 5.7.14

36 nejede od 24.12.13 do 25.12.13, 20.4.14, 5.7.14, 16.11.14

Na lince platí tarif IDSOK - Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, vyhlášený dopravním. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. SMS informace o aktuálním odjezdu: zašlete SMS ve tvaru ARRIVA mezera šestimístné číslo linky mezera číslo spoje (například ARRIVA 930210 1) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3.- Kč včetně DPH. Technický službu zajišťuje ERIKA, a.s., www.platmobilem.cz. U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.

CIS JŘ © CHAPS spol. s r.o., 2.2.4812.14469.22.11.2013

# 930214 Šumperk-Vikyřovice-Hraběšice

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Přpravu zajišťuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

13	1	9	3	11	5	7	301	km	TP	Tě	14	2	10	4	12	6	8	302
16	26		36			31	36				16	26		31	36			36
4:40	4:45	5:00	6:45	14:30	15:20	17:40	17:40	0	0	1	5:14	5:19	6:52	7:23	14:45	15:58	18:16	18:18
4:42	4:47	5:02	6:36	14:32	15:22	17:42	17:42	1	1	3	5:11	5:16	6:49	7:21	14:43	15:56	18:15	18:15
4:43	4:48	5:03	6:48	14:35	15:24	17:44	17:44	2	2	5	5:09	5:14	6:45	7:18	14:40	15:54	18:13	18:13
4:45	4:50	5:05	6:51	14:37	15:27	17:47	17:47	3	3	7	5:07	5:12	6:48	7:16	14:38	15:51	18:11	18:11
4:47	4:52	5:07	6:53	14:39	15:29	17:49	17:49	4	4	9	5:08	5:11	6:49	7:14	14:36	15:49	18:09	18:09
4:49	4:54	5:09	6:55	14:41	15:31	17:51	17:51	5	5	11	5:05	5:10	6:47	7:13	14:34	15:48	18:07	18:07
4:51	4:56	5:11	6:57	14:43	15:33	17:53	17:53	6	6	13	5:03	5:08	6:45	7:11	14:32	15:46	18:05	18:05
4:55	5:00	5:15	7:01	14:45	15:36	17:56	17:56	8	8	15	4:59	5:04	6:43	7:08	14:30	15:43	18:02	18:02
4:57	5:02	5:17	7:03	14:47	15:38	17:58	17:58	9	9	17	4:57	5:02	6:41	7:06	14:28	15:40	18:00	18:00

↑ jede v pracovních dnech; ↓ jede v neděli a sátem uznané svátky; ☉ jede v sobotu; ☒ jede po jiné trase; ☓ zastávka je jen na znamení nebo požádání; MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu

- 16 jede od 23.12.13 do 3.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14
- 26 jede od 23.12.13 do 3.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14
- 31 nejede 31.12.13
- 36 nejede od 24.12.13 do 25.12.13, 20.4.14, 5.7.14, 16.11.14

Na lince platí tarif IDSOK - Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje vyhlášený dopravcem. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. SMS informace o aktuálním odjezdu: zašlete SMS ve tvaru ARRIVA meznara šestimístné číslo linky meznara číslo spoje (například ARRIVA 930214 1) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3.- Kč včetně DPH. Technický službu zajišťuje ERIKA, a.s., www.platimoblem.cz. U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.

CIS JŘ © CHAPS spol. s r.o., 2.2.4812.14469.22.11.2013

# 930215 Šumperk-Sobotín-Rudoltice-Vernířovice

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Přpravu zajišťuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

km	TP	Tě	11	1	5	7	303	17	13	305	23	19	9	3	307	21	39	27	31	301	309	311	313
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	1	1	1	1	1	1	2															
2	2	2	2	2	2	2	2	3															
3	3	3	3	3	3	3	3	4															
4	4	4	4	4	4	4	4	5															
5	5	5	5	5	5	5	5	6															
6	6	6	6	6	6	6	6	7															
7	7	7	7	7	7	7	7	8															
8	8	8	8	8	8	8	8	9															
10	10	10	10	10	10	10	10	11															
10	10	10	10	10	10	10	10	12															
11	11	11	11	11	11	11	11	13															
12	12	12	12	12	12	12	12	14															
13	13	13	13	13	13	13	13	15															
15	15	15	15	15	15	15	15	16															
17	17	17	17	17	17	17	17	17															
18	18	18	18	18	18	18	18	18															
19	19	19	19	19	19	19	19	19															
20	20	20	20	20	20	20	20	20															
20	20	20	20	20	20	20	20	21															
20	20	20	20	20	20	20	20	22															
21	21	21	21	21	21	21	21	23															
22	22	22	22	22	22	22	22	24															
24	24	24	24	24	24	24	24	25															
24	24	24	24	24	24	24	24	26															
26	26	26	26	26	26	26	26	27															
27	27	27	27	27	27	27	27	28															

↑ jede v pracovních dnech; ↓ jede v neděli a sátem uznané svátky; ☉ jede v sobotu; ☒ jede po jiné trase; ☓ zastávka je jen na znamení nebo požádání; MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu

- 26 jede od 23.12.13 do 3.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14
- 31 nejede 31.12.13
- 36 nejede 5.7.14
- 36 nejede od 24.12.13 do 25.12.13, 20.4.14, 5.7.14, 16.11.14

Na lince platí tarif IDSOK - Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje vyhlášený dopravcem. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. SMS informace o aktuálním odjezdu: zašlete SMS ve tvaru ARRIVA meznara šestimístné číslo linky meznara číslo spoje (například ARRIVA 930215 1) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3.- Kč včetně DPH. Technický službu zajišťuje ERIKA, a.s., www.platimoblem.cz. U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.

CIS JŘ © CHAPS spol. s r.o., 2.2.4812.14469.22.11.2013

## 930215 Šumperk-Sobotín-Rudoltice-Vernířovice

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Přpravu zajiřtuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

opařný směr

km	TP	TČ	26	2	6	302	10	8	304	16	306	4	36	38	22	18	308	20	28	314	310	312	316	
0	0	0	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
0	1	0	4:53	5:34	5:55	6:33			6:55	7:36	8:17	8:58	9:00	9:41	10:22	11:03	11:44	12:25	13:06	13:47	14:28	15:09	15:50	16:31
1	1	1	4:55	5:36	5:57	6:35			7:00	7:41	8:22	9:03	9:05	9:46	10:27	11:08	11:49	12:30	13:11	13:52	14:33	15:14	15:55	16:36
3	3	3	4:57	5:38	5:59	6:37			7:22	8:03	8:44	9:25	9:27	10:08	10:49	11:30	12:11	12:52	13:33	14:14	14:55	15:36	16:17	16:58
3	2	2	4:59	5:40	6:01	6:39			7:24	8:05	8:46	9:27	9:29	10:10	10:51	11:32	12:13	12:54	13:35	14:16	14:57	15:38	16:19	17:00
5	5	5	5:02	5:43	6:04	6:42			7:26	8:07	8:48	9:29	9:31	10:12	10:53	11:34	12:15	12:56	13:37	14:18	14:59	15:40	16:21	17:02
6	6	6	5:04	5:45	6:06	6:44			7:28	8:09	8:50	9:31	9:33	10:14	10:55	11:36	12:17	12:58	13:39	14:20	15:01	15:42	16:23	17:04
7	7	7	5:06	5:47	6:08	6:46			7:31	8:12	8:53	9:34	9:36	10:17	10:58	11:39	12:20	13:01	13:42	14:23	15:04	15:45	16:26	17:07
7	6	6	5:07	5:48	6:09	6:48			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	7	7	7:6.2.27	7:6.2.27	7:6.2.27	7:6.2.27			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	7	7	6:48	7:29	7:50	8:28			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
8	8	8	6:48	7:29	7:50	8:28			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
9	9	9	6:49	7:30	7:51	8:29			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
10	10	10	6:51	7:32	7:53	8:31			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
12	12	12	6:53	7:34	7:55	8:33			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
14	14	14	6:58	7:39	8:00	8:38			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
15	15	15	6:59	7:40	8:01	8:39			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
16	16	16	7:07	7:48	8:09	8:47			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
16	5	5	7:10	7:51	8:12	8:50			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
17	17	17	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	6	6	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	6	6	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	6	6	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	6	6	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
7	6	6	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
8	8	8	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
9	9	9	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
9	8	8	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
10	10	10	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
10	9	9	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
10	9	9	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
11	11	11	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
12	12	12	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
12	12	12	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
12	12	12	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18	10:59	11:40	12:21	13:02	13:43	14:24	15:05	15:46	16:27	17:08
13	13	13	7:12	7:53	8:14	8:52			7:32	8:13	8:54	9:35	9:37	10:18</										



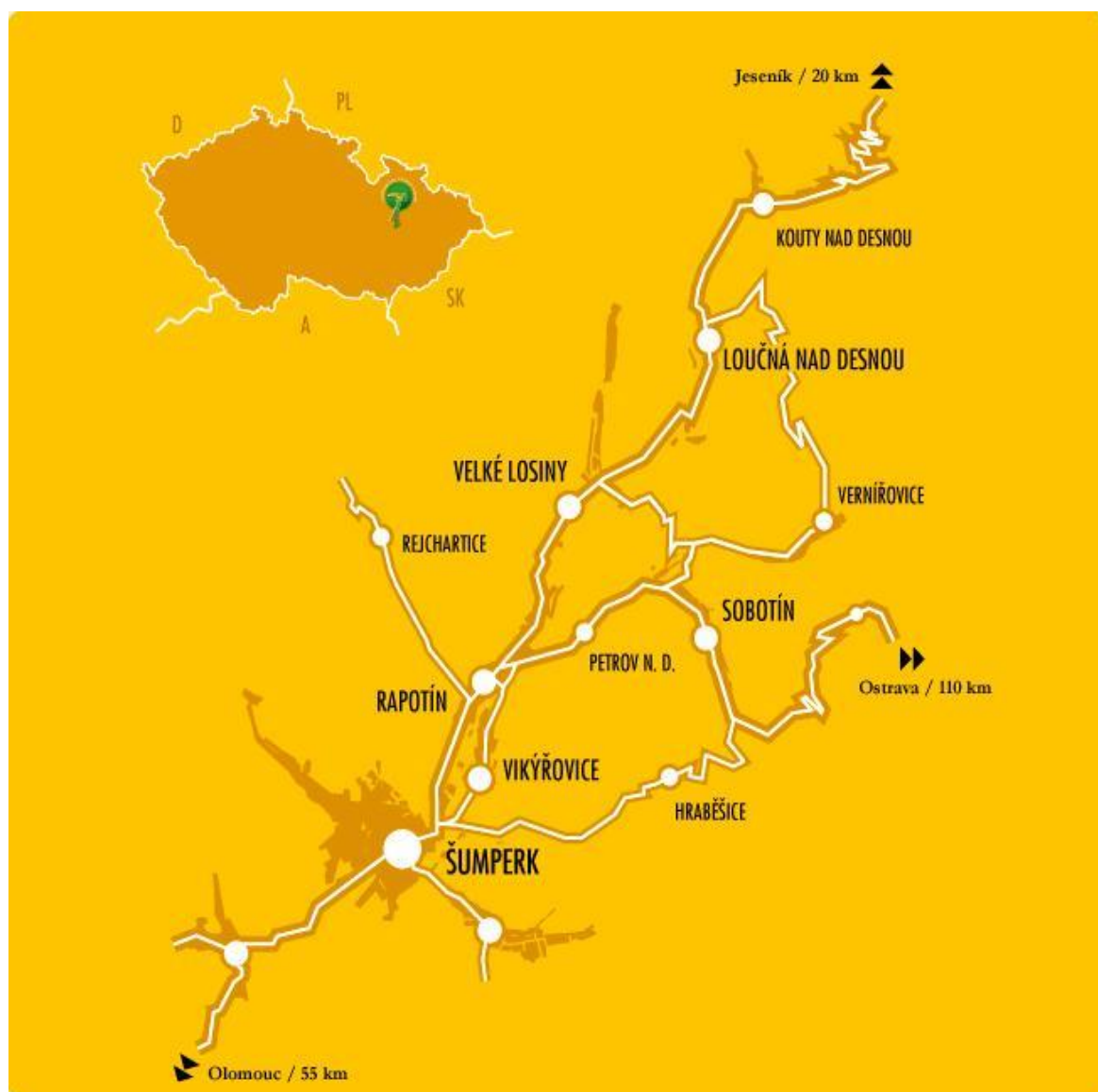
pokračování

**16** jede od 23.12.13 do 3.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14

**26** nejede od 23.12.13 do 3.1.14, od 31.1.14 do 7.2.14, od 17.4.14 do 18.4.14, od 30.6.14 do 31.8.14, od 27.10.14 do 29.10.14

Na lince platí tarif IDSOK - Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, vyhlášený dopravcem. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. SMS informace o aktuálním odjezdu: zašlete SMS ve tvaru ARRIVA mezera šestimístné číslo linky mezera číslo spoje (například ARRIVA 930220 1) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3,- Kč včetně DPH. Technicky službu zajišťuje ERIKA, a.s., [www.platmobilem.cz](http://www.platmobilem.cz). U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.

## Příloha B Mapa Svazku obcí údolí Desné



## Příloha C Jízdní řád školní linky

### Jízdní řád od 1.3.2014

#### Ranní spoj

KAŽDÝ DEN Po-Pá ZASTÁVKY	STĚŽEJNÍ ČASY
Vikýřovice stará hasičárna	6:57
Petrov, u rybníka	7:07
Petrov OÚ (u Velamosky)	7:10
Sobotín Rudoltice rychta	7:17
Sobotín, Bílý dům	7:20
Sobotín, u kostela	7:22
Sobotín, u školy	7:25
Petrov OÚ (u Velamosky)	7:28
Petrov, u rybníka	7:31
Petrov MŠ Sluníčko	7:33
Rapotín, u školy	7:35
Rapotín č.167	7:38
Rapotín, u kostela	7:45
Rapotín č.167	7:47
Rapotín, u školy	7:50

Tělocvik - II. stupeň	PO,ST,ČT,PÁ
Rapotín, u kostela	8:00
Rapotín, u školy	8:05
Rapotín, u školy	9:30
Petrov, u školy	9:40

#### Odpolední spoj

ŠD + I.stup.	PO - PÁ
Rapotín, u školy	13:30
Petrov MŠ Sluníčko	13:35
Rapotín, u kostela	13:40

II.st. zpět	PO-ČT	PÁ
Rapotín, u kostela	13:55	14:10
Rapotín č 167	13:58	
Rapotín, u školy	14:01	
Petrov MŠ Sluníčko	14:06	
Petrov, u rybníka	14:09	
Petrov OÚ (u Velamosky)	14:12	
Sobotín, u školy	14:15	
Sobotín, u kostela	14:18	
Sobotín, Bílý dům	14:20	
Sobotín Rudoltice rychta	14:23	
Petrov OÚ (u Velamosky)	14:31	
Petrov, u rybníka	14:34	

I. stupeň	PO,ÚT,ST
Rapotín, u školy	14:45
Petrov MŠ Sluníčko	14:50
Rapotín, u kostela	14:55

II.st. zpět	PO,ÚT,ST,ČT
Rapotín, u kostela	15:15
Rapotín č 167	15:20
Rapotín, u školy	15:25
Petrov MŠ Sluníčko	15:31
Petrov, u rybníka	15:34
Petrov OÚ (u Velamosky)	15:37
Sobotín, u školy	15:39
Sobotín, u kostela	15:42
Sobotín, Bílý dům	15:44
Sobotín Rudoltice rychta	15:47

# Příloha D Jízdní řád Turistbusu Jeseníky

## 930242 Šumperk-Červenohorské sedlo-Malá Morávka,Ovčárna

Platí od 15.12.2013 do 13.12.2014

Přeprodu zajišťuje: ARRIVA MORAVA a.s., Vítkovická 3133/5, 702 00 Ostrava - Moravská Ostrava, provozovna Šumperk, tel. 844 555 888, 597 827 330

1		3		km	Číslo	2		4	
☼	☼	☼	☼	Tř	☼	☼	☼	☼	☼
7:04		7:04		0	1	18:35		18:35	
7:08		7:08		5	2	18:31		18:31	
7:09		7:09		6	3	18:30		18:30	
7:13		7:13		8	4	18:28		18:28	
7:17		7:17		10	5	18:22		18:22	
7:19		7:19		11	6	18:20		18:20	
7:22		7:22		14	7	18:17		18:17	
7:25		7:25		16	8	18:14		18:14	
7:29		7:29		18	9	18:10		18:10	
7:31		7:31		20	10	18:08		18:08	
7:33		7:33		21	11	18:06		18:06	
7:36		7:36		22	12	18:03		18:03	
7:50		7:50		30	13	17:49		17:49	
8:00		8:00		37	14	17:39		17:39	
8:03		8:03		40	15	17:36		17:36	
8:15		8:15		46	16	17:24		17:24	
8:20		8:20		51	17	17:19		17:19	
8:26		8:26		56	18	17:13		17:13	
8:33		8:33		59	19	17:06		17:06	
8:35		8:35		59	20	17:04		17:04	
8:37		8:37		60	21	17:02		17:02	
8:38		8:38		61	22	17:00		17:00	
8:41		8:41		61	23	16:58		16:58	
8:44		8:44		63	24	16:55		16:55	
8:46		8:46		64	25	16:53		16:53	
8:51		8:51		68	26	16:48		16:48	
8:53		8:53		69	27	16:48		16:48	
8:55		8:55				16:44		16:44	
9:00		9:00		70	28	16:43		16:43	
9:15		9:15		76	29	16:30		16:30	

☼ jede v pracovních dnech ☼ jede v sobotu MHD možnost přestupu na městskou hromadnou dopravu ☼ spoj zastavuje jen pro nastupování  
 † jede v neděli a státním uznané svátky

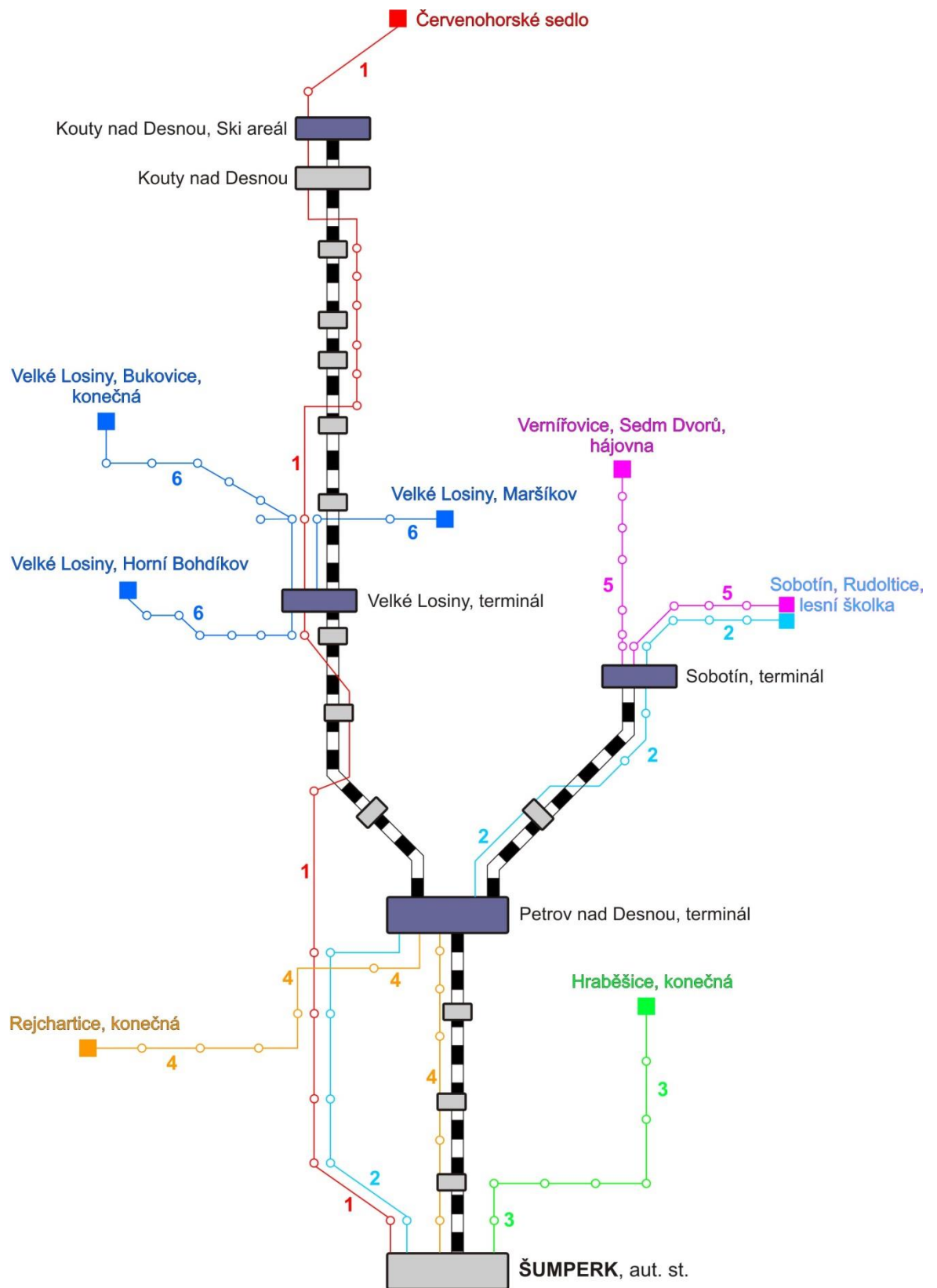
☼ jede od 28.6.14 do 28.9.14

☼ jede od 30.6.14 do 29.8.14

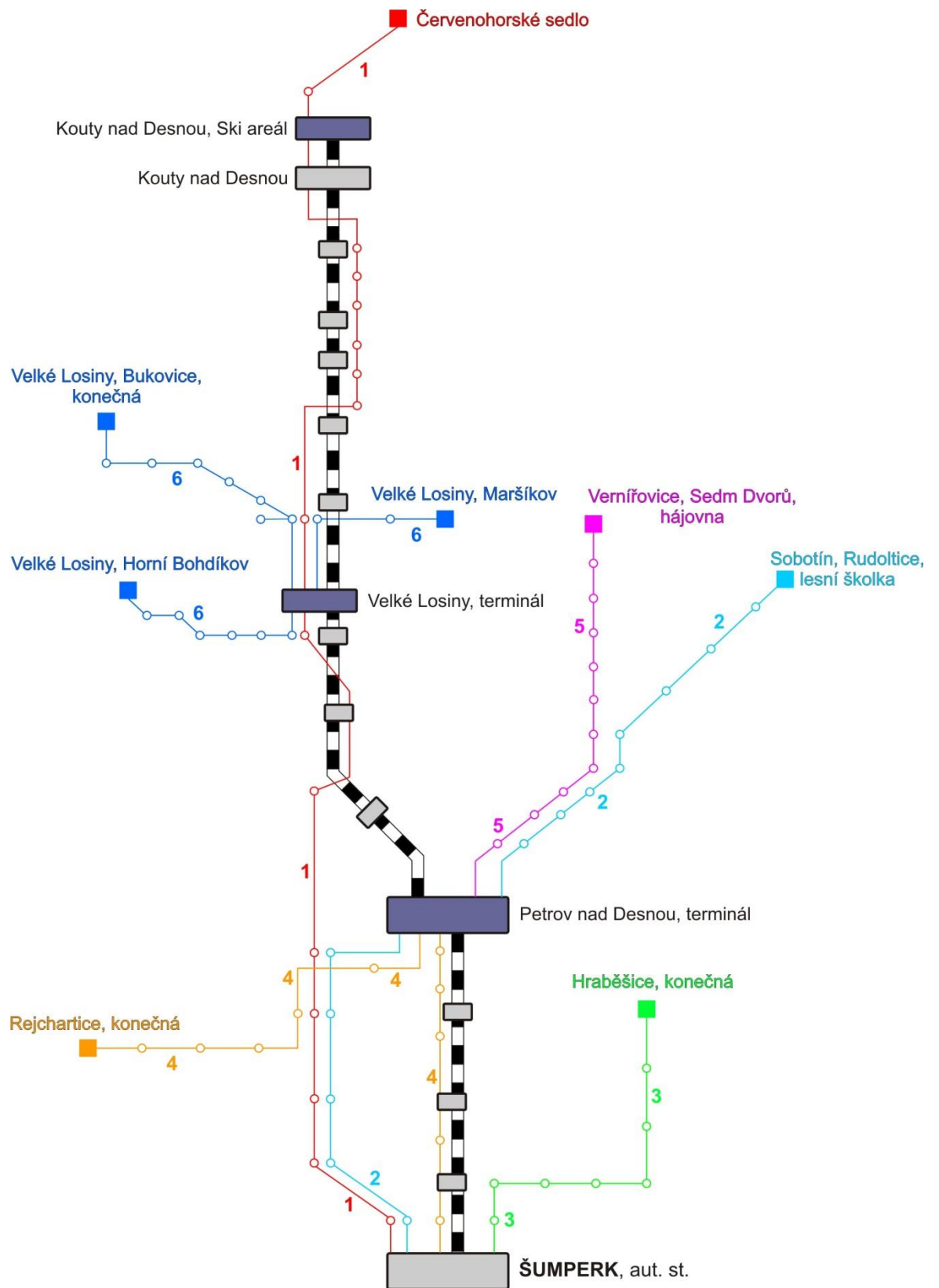
Na lince platí tarif vyhlášený ARRIVA MORAVA a.s. Informace o tarifu a smluvních přepravních podmínkách jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Blíže informace o provozu linky získáte prostřednictvím internetu dopravce nebo na telefonním čísle 844 555 888. SMS informace o aktuálním odjezdu, zašlete SMS ve tvaru ARRIVA mezera šestičíslné číslo linky mezera číslo spoje ( např. ARRIVA 930242 1 ) na telefonní číslo 900 06 03. Cena SMS je 3,- Kč vč. DPH. Technický službu zajišťuje ERIKA, a.s. www.platmobilem.cz. U svého operátora musíte mít aktivovanou službu Premium SMS.



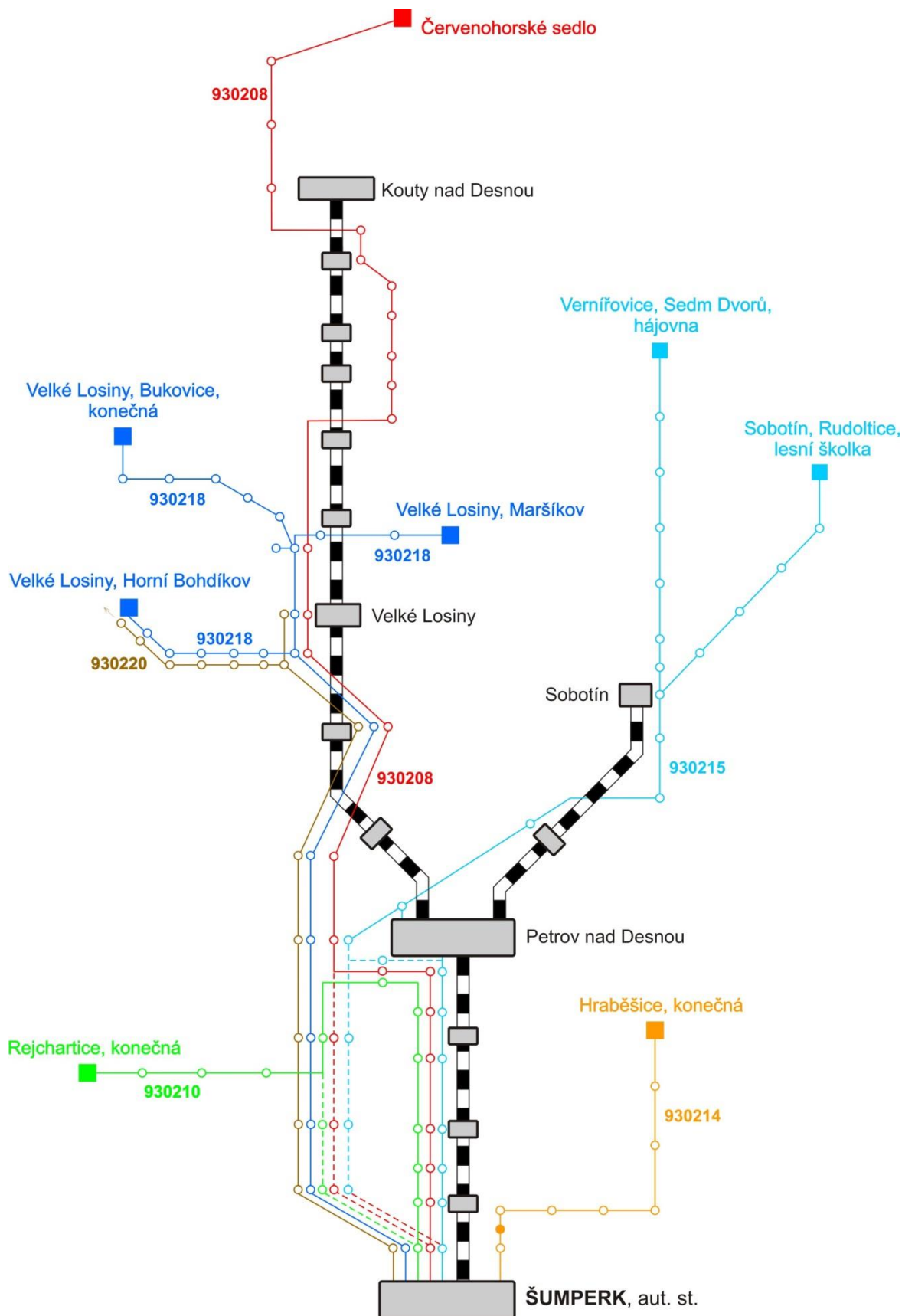
Příloha E Schéma vedení linek – varianta A



Příloha F Schéma vedení linek – varianta B



Příloha G Schéma vedení linek – současný stav



Příloha H Příklad jízdního řádu linky č. 5

**Linka č. 5 Sobotín, terminál - Sobotín, Rudoltice, lesní školka - Vernířovice,  
Sedm Dvorů, hájenka - Sobotín, terminál**

1	3	Spoj	2	4
4:50	5:50	<b>Sobotín,,terminál</b>	4:45	5:45
4:51	5:51	Sobotín,,koliba	4:44	5:44
4:53	5:53	Sobotín,,u kostela	4:42	5:42
4:55	5:55	Sobotín,,č.46	4:40	5:40
4:57	5:57	Sobotín,Rudoltice,Rychta	4:37	5:37
?	?	Sobotín,,Rudoltice,myslivna	?	?
?	?	Sobotín,,Klepáčov,rekr. stf.	?	?
?	?	<b>Sobotín,,Rudoltice,lesní školka</b>	?	?
?	?	Sobotín,,Klepáčov,rekr. stf.	?	?
?	?	Sobotín,,Rudoltice, myslivna	?	?
4:57	5:57	Sobotín,Rudoltice,Rychta	4:37	5:37
4:59	5:59	Sobotín,,č.46	4:34	5:34
5:01	6:01	Sobotín,,u kostela	4:32	5:32
5:05	6:05	Sobotín,,škola	4:28	5:28
5:06	6:06	Sobotín,,zdrav.stf.	4:27	5:27
5:08	6:08	Sobotín,,rozc.Maršíkov;x	4:25	5:25
5:10	6:10	Vernířovice,,dol.zast.	4:22	5:22
5:12	6:12	Vernířovice,,pila	4:20	5:20
5:14	6:14	Vernířovice,,kostel	4:18	5:18
5:16	6:16	<b>Vernířovice,Sedm Dvorů,hájenka</b>	4:16	5:16

Příloha I Příklad jízdního řádu linky č. 6

**Linka číslo 6 Velké Losiny, terminál - Maršíkov - Bukovice - Žárová - Velké Losiny, terminál**

Spoj	2	20	1	21	4	22	3	23
poznámka								
<b>Velké Losiny,,terminál</b>				5:11				6:11
Velké Losiny,,hřbitov				5:13				6:13
Velké Losiny,,žel.zast.				5:14				6:14
Velké Losiny,,škola				?				?
Velké Losiny,,Maršíkov,rest.				5:16				6:16
<b>Velké Losiny,,Maršíkov</b>				5:18				6:18
Velké Losiny,,Maršíkov,rest.				5:20				6:20
Velké Losiny,,bytovky				5:23				6:23
Velké Losiny,,hájenka				5:24				6:24
Velké Losiny,,kovárna				5:25				6:25
Velké Losiny,,zast.				5:27				6:27
Velké Losiny,,Bukovice,škola				5:28				6:28
<b>Velké Losiny,,Bukovice,konečná</b>		4:42		5:30		5:42		6:30
Velké Losiny,,Bukovice,škola		4:44				5:44		
Velké Losiny,,zast.		4:46				5:46		
Velké Losiny,,kovárna		4:48				5:48		
Velké Losiny,,hájenka		4:49				5:49		
Velké Losiny,,bytovky		4:50				5:50		
Velké Losiny,,Maršíkov,rest.		4:54				5:54		
<b>Velké Losiny,,Maršíkov</b>		4:56				5:56		
Velké Losiny,,Maršíkov,rest.		4:58				5:58		
Velké Losiny,,žel.zast.		5:00				6:00		
Velké Losiny,,hřbitov		5:01				6:01		
<b>Velké Losiny,,terminál</b>		5:03	5:11			6:03	6:11	
Velké Losiny,,zámek			5:13				6:13	
Velké Losiny,,rozc.Ludvíkov;x			5:14				6:14	
Velké Losiny,,rozc.k rekr.stř.;x			5:15				6:15	
Velké Losiny,,Žárová,kostel			5:19				6:19	
Velké Losiny,,Žárová,škola			5:21				6:21	
Velké Losiny,,Žárová,most			5:22				6:22	
<b>Velké Losiny,,Horní Bohdíkov</b>	4:49		5:24		5:49		6:24	
Velké Losiny,,Žárová,most	4:51				5:51			
Velké Losiny,,Žárová,škola	4:52				5:52			
Velké Losiny,,Žárová,kostel	4:54				5:54			
Velké Losiny,,rozc.k rekr.stř.;x	4:58				5:58			
Velké Losiny,,rozc.Ludvíkov;x	4:59				5:59			
Velké Losiny,,zámek	5:00				6:00			
<b>Velké Losiny,,terminál</b>	5:03				6:03			